

P 73

A SZOVJET
életmód

A SZEMÉLYISÉG KIALAKULÁSA AVAGY AZ EMBERRE VÁLÁS

LEONYID PLESAKOV



LEONYID PLESAKOV

A SZEMÉLYISÉG KIALAKULÁSA AVAGY AZ EMBERRÉ VÁLÁS

Novosztyi Sajtóügynökség Kiadója,
Moszkva 1981



A felfedezők	5
És behódolt az Északi-sark	21
Tetszett a felderítő foglalkozása. . .	38
A háború legborzasztóbb szüleménye	48
Egyszerűen megelőzött bennünket	66
Mindig a repülésről ábrándoztam. . .	82

Az alábbi könyvet Leonyid Plesakov szovjet újságíró karcolataiból állítottuk össze. Szereplői különböző nemzedékek és foglalkozások képviselői. Látszólag semmi sem fűzi őket össze, egyetlen dolgon kívül: valamennyien találkoztak a szerzővel. Ez azonban csak felületes benyomás. Plesakov hőseinek sok közös vonása van: nehéz sorsuk, odaadó munkájuk, emberiségük és magas fokú szakmai tudásuk. A maguk módján mindannyian színes egyéniségek.





A Tajmir-félszigeten* járva feltétlenül hallanak Nyikolaj Urvancevről.

Egyszer hónapokat töltöttem ezen a zord vidéken és keresztül-kasul bejártam az egész félszigetet. Bárholva repültem, mindenütt kiderült, hogy 60 vagy 50 évvel ezelőtt már járt itt Nyikolaj Urvancev. A repülőgép szárnyai alatt elsuhanó szigetek közül többet ő jelölt meg elsőként a térképen. A felfedező jogán el is nevezte őket. Az Északi-sarkvidéken

*A Tajmir-félsziget a Kara-tenger Jenyiszej-öble és a Laptyev-tenger Hatanga-öble között terül el.

véghezvitt tetteit legendák övezik, s őt is legendás személyiségnek képzeltem el.

. . . Az ódon leningrádi lakásban minden tárgyból valami rendkívüli nyugalom árad: a padlótól a mennyezetig érő könyvespolcokról, az akvarell-tájképekből, a megsárgult fényképekből, sőt még a falon függő vadászfegyverekből, egykori kalandok néma tanúiból is. De lehet, hogy a berendezés és beszélgetésünk témája közötti ellentét sugallja ezt a nyugalomérzetet. Az Északi-sarkvidékről, a jégmezőkről és fagyokról beszélgetünk.

— Tajmir fővárosában, a sarkkörön túli Norilszkban azt tartják, hogy a város önnek köszönheti létezését — mondom.

— Nem így van — mondja nevetve Urvancev. — Igen gazdag réz-, nikkell- és kőszén-lelőhelyeinek köszönheti. Én csak felfedeztem, leírtam ezeket a lelőhelyeket, az elemzéshez mintát vettem és bebizonyítottam a feltárt kincsek ipari jelentőségét. Ha nem én, akkor valaki más tette volna meg ugyanezt. Ilyen dolgokban a gazdasági célszerűség játssza a főszerepet.

— De mégiscsak ön járt ott elsőnek. S a „gazdasági célszerűséget” is ön bizonyította be.

— Kérem, mondja el, mi volt az első expedíció indítóoka!

— Kőszénlelőhelyeket kellett felkutatni, hogy Oroszország európai kikötőiből az északi tengeri átjárón Távol-Keletre tartó hajók számára üzemanyagot lehessen biztosítani.

Expedíciónk hat főből állt: két térképészből, három munkásból és belőlem, a vezetőből. Az arra járó hajókon mentünk a folyón lefelé. Egész nyáron a Jenyiszej jobb partját kutattuk a sarkkör magasságában. A térképészek kiegészítették a meglehetősen

hozzávetőleges térképeket. Én geológiai felvételeket készítettem.

Akkoriban ez a vidék lakatlan volt. Csak nyáron jöttek ide a halászat kedvelői. A pár állandó lakos vadászattal foglalkozott.

Egész nyarunk ráment a kutatásra. De nem eredménytelenül: a Norilka folyó völgyében külszíni szénrétegre bukkantunk, melynek vastagsága meghaladta az egy métert is. A Rudnaja hegy északi lejtőjén pirit- és pirrotinzárványokra, -beágyazódásokra bukkantam.

Az expedíció során elért eredményekről hazatérésünk után jelentést tettünk a geológiai bizottságnak. Hamarosan kormányképviselő érkezett Moszkvából. Meghallgatta beszámolóinkat és javasolta, hogy 1920 nyarán folytassuk a szénlelőhelyek feltárását.

Ez alkalommal a kutatócsoport 15 emberből tevődött össze. Dugyinkában* 250 rénszarvas várt bennünket, amelyeket a helyi lakosoktól vásároltak össze expedíciónk számára. A júniusi hőségtől már poshadó mocsarakon átvergődve csoportunk tíz nap alatt tette meg a száz kilométeres utat Dugyinkától Norilszkig (a mostani város helyén akkor még nem volt semmi).

Azon a nyáron csoportunk geológiai felmérte a Norilszki körzet egész területét. De ami a fő — feltártuk a kőszénlelőhelyeket és kiszámítottuk, hogy csak a két felső, vastag réteg készletei több évtizedre biztosítják az északi tengeri átjáró szénellátását. Ezenkívül a kanadai Sudbury réz-nikkel-lelőhelyeinek érc típusához hasonló érc tömzsre bukkantunk.

El tudja képzelni? Színesfémérc-lelőhely és mellette kőszén, energetikai bázis egy jövőendő kohászati kombináthoz. Légvonalban mindössze száz kilométerre

*Dugyinka — kikötőváros a Jenyiszejen.



Nyikolaj Urvancev
az első faházikó előtt,
amelyet 1920 nyarán
épített expedíciója, és
amely megvetette
Norilszk alapját

van a Jenyiszej, tovább pedig az óceán, a legolcsóbb vízi út.

— Egyszóval Norilszk jövője már eldőlt. . .

— Sajnos a dolog nem volt ilyen egyszerű. A polgárháború idejét éltük. Az ország a legszükségesebbekkel sem rendelkezett.

1920 decemberében Iván Racskovszkij geológussal együtt Petrográdba küldtek jelentéstételre. Ott a norilszki ércminták vizsgálata eredményesnek bizonyult: másfél százalék réz, több mint egy százalék nikkel. Én úgy véltem, hogy platinának és más fémeknek is kell még ott lenniük, de a Központi Geológiai Bizottság laboratóriumaiban nem volt koksz a tégelyolvasztáshoz, nem voltak vegyi hatóanyagok a pontos elemzéshez. . . Két ércmintát otthagytam a nemesfémszakértőknek — abban a reményben, hogy alkalomadtán végére járnak a dolognak —, s elutaztam Szibériába.

1921 nyarán immár 59 fős újabb expedíciót szerveztek. A feltárt lelőhelyeken már előzőleg előkészítettek

ezer darab vörösfenyő-gerendát. Tárnákat készítettünk az érc- és szénlelőhelyeken, topográfiai felvételeket csináltunk. A geológusok a Rudnaja hegy lábánál felépítették az első faházikót, s ezzel megvetették Norilszk alapját. A házban heten — köztük én is — ottmaradtunk télire.

A tél keménynek bizonyult, de mi folytattuk a kutatást.

Tisztában voltam vele, hogy amíg nincs megfelelő vasútvonal, nagyon nehéz lesz a Jenyiszejig elszállítani a szenet és az ércet, Dugyinkából pedig ideszállítani a szükséges berendezéseket. Annak megépítése pedig az itteni tundrán már önmagában véve is rendkívül nehéz feladat. Más utat kellett keresni.

Norilszktól 14 kilométerre keletre folyik a Norilka folyó, amely a Pjaszino tóba torkollik, abból kieredve pedig már a Pjaszina nevet viseli. Északon a Kara-tengerbe ömlik, 250 kilométerre keletre a Jenyiszej torkolatától. Ha a Pjaszina hajózhatónak bizonyul, akkor rajta lehet megvalósítani a Norilszkba irányuló teherszállítást.

Azon a télen megvizsgáltuk a környék összes tavát és folyóját. Június elején pedig, amikor a folyókról eltűnt a jég, egy öttagú csapattal leúsztattam a folyón a Kara-tengerig, és augusztusban vitorláshajón megérkeztem Dikszonba, a Jenyiszej torkolatához. A Pjaszina mélysége és sodrása megfelelőnek bizonyult a teherszállító hajók közlekedéséhez. . .

Hallgattam Urvancev elbeszélését és gondolatban felidéztem ezeket a helyeket. Még most, hatvan évvel az expedíció után is meglepően ridegek ezek a már eléggé lakott és tanulmányozott helyek. Még most, a száznyolcvan ezres lakosú Norilszkban sem dugja ki az ember az orrát az utcára, ha hóvihar van. Nyáron ezen a sovány, átfagyott talajon mohán és csenevész fácskákon kívül semmi sem terem meg. Csak a folyók

melegebb völgyében zöldellnek keskeny erdősávok.

Urvancev elbeszéléséből viszont úgy tűnik, hogy akkor minden egyszerűen ment. Hát igen, hideg volt, hát igen, szűkölködtek az élelemben. De amúgy semmi különös.

— No és mi volt tovább? — kérdem Urvancevet.

— Amíg mi ott telettünk, végre elkezdett működni a geológiai bizottság olvasztólaboratóriuma. Ércmintáinkban találtak platinafélék csoportjába tartozó fémeket. Engem Moszkvába rendeltek új expedíció szervezésére, hogy ezúttal csak fémeket keressek.

Számomra váratlanul óriási összegek felett rendelkezhettem. A baj csak az volt, hogy nem készpénzt kaptam, hanem csekkeket. Ez újdonság volt. Elméletileg bármelyik intézményben megvehettem vagy megrendelhettem minden szükséges dolgot, gyakorlatilag azonban a csekk ellenében senki nem adott semmit — mindenki pénzt követelt. Ekkor Venyiamin Szverdlovhoz, Jakov Szverdlov, az ország első államfője fivéréhez fordultam segítségért, aki akkoriban magas kormánytiszséget töltött be. Ő aztán elrendezte, hogy a csekkek ellenében vehessek cukrot, rizst, mahorkát és textilárut. Igaz, nekünk geológiai felszerelésekre, nemzecsizmákra, vitorlavászonra, motorokra lett volna szükségünk, de a feleségem gyorsan kieszelte, hogy Szibériában a textilárut elcserélhetjük mindenre, ami csak kell. S mint kiderült, nem tévedett.

Megint kénytelen vagyok félbeszakítani Urvancev elbeszélését. Az expedíciót mégsem tudta ellátni mindennel, amivel szeretne volna. Mindent, sőt többet is megtett, mint ami tőle tellett. De a háborúktól agyonkínzott országban a legszükségesebb dolgokat sem lehetett beszerezni. A fúrásokhoz például a nehéz „Interbar” fúrógépet kapták, de motor már nem került hozzá. Először kézzel fúrtak, később egy alkalmi vétel során két használt ötlóerős „Arhimed” ben-

Norilszk ma 180 ezer lakost számlál. A képen: a Lenin sugárút



zinmotorocskához jutottak, azok helyettesítették a hajtóművet. Mindezek dacára 1924 nyarán a tárna mélyítése során ezer tonna ércet termeltek ki.

Abban az évben történt Urvancev életének legemlékezetesebb eseménye. Akkor már Leningrádban dolgozott. Egyszer bement hozzá Aszejev, a bányászati intézet professzora és letett az asztalára két fémrudacskát: az első norilszki nikkelt és az első norilszki rezet. Ez a győzelmet jelentette.

Igen, Norilszk sorsát a gazdag természeti kincsek határozták meg. De mennyi energia kellett ahhoz, hogy bebizonyítsa a feltárt lelőhelyek „gazdasági célszerűségét”! Nehéz lenne megmondani, mi rosszabb — fagyoskodni, megszakadni a kíméletlen munkában és a veszélyes átkeléseknél, vagy állásponthunkat védelmezni az újonnan feltárt lelőhelyeket illetően? Biztos vagyok benne, hogy ha Urvancev helyén valaki más, kevésbé kitartó és a kompromisszumokra hajlamosabb ember lett volna, a norilszki

lelőhelyek kiaknázása csak jóval később kezdődött volna el.

De hallgassuk meg magát Urvancevet:

— 1924-ben a geológiai bizottság dönteni akart Norilszk sorsa felől. Az ott feltárt ércet dúsítani kellett. Ehhez költséges ipari kombinátot kellett létesíteni, a nehéz viszonyok között utakat építeni. Mindehhez rengeteg pénzre és bonyolult műszaki berendezésekre volt szükség, amivel az ország akkor nem rendelkezett. Úgy döntöttek, hogy Norilszkban felfüggesztik a munkát. Én ezt elleneztem. Álláspontomat kifejtettem Félíksz Dzerzsinszkijnek, a Legfelsőbb Népgazdasági Tanács elnökének, aki egyetértett velem, és Norilszkban a munka még nagyobb lendületet vett.

Urvancev mind a munkában, mind a magánéletben igen határozott egyéniség volt. Az Urvancev házaspár 1972 novemberében ünnepelte aranylakodalmát. Meg sem kérdeztem volna, hogyan ismerkedtek meg, ha nincs egy érdekes körülmény: Urvancev állandóan a Tajmir-félszigeten élt. Leendő felesége Moszkvában lakott. Hogyan találkoztak hát? A véletlen segítségével. Liza, aki akkoriban felcser volt, az Altajba utazott rokonaihoz, de a vonatok késése miatt utazását kénytelen volt Novoszibirszkben megszakítani. Ugyanakkor érkezett a városba Urvancev is a tomszki geológusok egy csoportjával. Véletlenül mindannyian egy étkezdében ebédeltek. Valakinél akadt egy üveg bor is.

— Igyunk arra — mondta Nyikolaj Urvancev — , hogy ez a lány a feleségem legyen.

— Hát ti ismeritek egymást? — kérdezték tőle.

— Nem, nem ismerjük.

— Akkor mivel magyarázható a választásod?

— Szerintem a geológusnak olyan asszony való, aki nem fél a nehézségektől, aki határozott, erős alkat. Azt hiszem, ez a lány éppen ilyen. S félek, hogy elszalasz-

Az Urvancev házaspár több mint ötven éve él együtt. A képen: aranylakodalmuk alkalmából fogadják a gratulációt. Leningrád, 1972



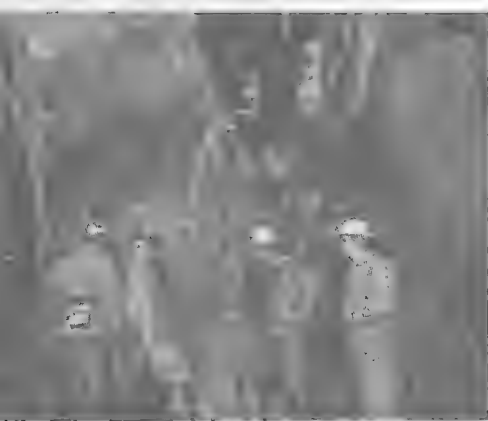
tom. Rám mozgalmas élet, rengeteg munka vár. Vele minden jól sikerül majd.

Attól kezdve együtt maradtak. A nehézségeket is közösen viselték el.

Norilszk a legfényesebb győzelem Urvancev életében, de nem az egyetlen.

— 1930 januárjában tértem vissza az Észak-Tajmir területén szervezett sarkvidéki expedícióból, melynek során több mint nyolcezer kilométert tettünk meg lóháton, motorcsónakon és rénszarvasfogatokon. A félsziget északi részét képező Szirringa-hegység földrajzi és geológiai felépítését tanulmányoztuk. Logikus, hogy ezután az Északi-föld következett, amely mintegy a Tajmir folytatása a Jeges-tengeren. Úgy terveztem, hogy az új expedícióra a következő évben indulok, de váratlanul megtudtam, hogy Georgij Usakov, miután három telet töltött a Vrangel-szigeten, már most, 1930-ban javasolja az Északi-föld kutatását. Természetesen úgy döntöttem, hogy csatlakozom hozzá. . .

Az effajta emberek számára minden természetes.



Az „Oktyabrszkij”
ércbánya fejtésében
(Norilszk)

Természetes, hogy a két öreg „sarki farkas” remekül kijött egymással. Az Északi-földön eltöltött két telüket később a tudósok a „Nansen — Amundsen kor” utolsó sarkvidéki expedíciójaként fogják emlegetni, amikor a legfőbb munkaeszköz a szívósság és a pontos számítás volt minimális műszaki és anyagi eszközök birtokában. Jóval később Urvancevet az Északi-föld tanulmányozásában szerzett érdemeiért a Szovjetunió Földrajzi Társasága Nagy Aranyérmével tüntetik ki, Usakovról pedig a Jeges-tengeren szigetet neveznek el. Mindez jóval később lesz, de akkor, 1930 tavaszán és nyarán rengeteg sürgős munka várt rájuk. Külföldről pemmikánt — szabadalmazott, emberek és kutyák táplálására alkalmas koncentrált eledelt — rendeltek, beszerezték a szükséges felszerelést, ruhaneműt, tartálékokat. Gondosan mérlegelve választották ki az expedíció másik két részvevőjét — a rádióst és a hivatásos vadászt —, mert mint nemegyszer meggyőződtek róla, a jellemek összeférhetetlensége befolyásolhatja a munka eredményeit. Találtak megfelelő útítársakat.

Szergej Zsuravljov szinte egész életét az Északi-földön élte le, ahol prémes és tengeri állatok elejtésével foglalkozott. Vaszilij Holodov húszéves komszomolista a legjobb rövidhullámú rádióamatőrök közé tartozott.

Megkérdeztem Urvancevet:

— Mi a legemlékezetesebb élménye az északi-földi expedícióról? Mondjuk valami rendkívüli eset? Vagy valami szokatlan körülmény?

Eközben tudatában voltam annak, hogy a kétéves, eposzba illő expedíció — amely akkor kezdődött, amikor a „Georgij Szedov” gőzhajó 1930 augusztusában partra tette négyüket a Domasnyij-szigeten, és 1932 augusztusában végződött, amikor a „Szibirjakov” és a „Ruszanov” gőzhajó értük jött — csupa rendkívüli körülményből állt.

Ő viszont elgondolkozott.

— Nemigen tudnék valamit is kiemelni. Minden érdekes volt, de semmi rendkívüli nem történt. . .

Néhány részletet ragadok ki naplójából. Tárgyilagos felsorolások ezek, mint egy jelentés vagy mint ajánlás a jövő utazóinak.

„A 152 napos expedícióból 94 napot fordítottunk közvetlenül felmérésekre, 22 napot csillagászati és egyéb tudományos megfigyelésekre. A fennmaradó 36 napot várakozással töltöttük a hóvihar, az «utak» járhatatlansága és az elemek egyéb szeszélye miatt.

Pihenők nélkül naponta átlag 32 kilométert tettünk meg, felméréseket készítve pedig 28,5 kilométert. Jó időben, kitaposott úton, jóllakott, betanított kutyákkal több mint 70 kilométert is sikerült megtenni felméréseket készítve. Rossz úton és fáradt kutyákkal azonban alig haladtunk 5 kilométert.”

Öt menetben 3005 kilométert tettek meg. De micsoda kilométerek voltak azok!

„A tengeren a jégmező a felületét képező, függőlege-



Az óvoda fedett udvarán a norilszki gyerekeknek nem árt sem a fagy, sem a zímankó

sen álló kristályoszlopok széleróziója miatt most olyan, mint egy óriási reszelő. A kiálló buckák olyan élesek, hogy még a csizma erős bőrtalpát is elvágják vagy megsértik — melleleg a csizmákat már rég szét-tapostuk, beáznak. A kutyák ezen a jeges reszelőn teljesen felsebezték a talpukat. Egy merő seb a lábuk. Amint útnak indulunk, a pihenők alatt képződött var újra felszakad, és a sebek folyton véreznek, úgyhogy a kutyák véres nyomot hagynak maguk után.

Ha megállunk, a kutyák úgy, felszerszámozva rognak a földre és mozdulatlanul fekszenek, amíg leszedjük róluk a hámokat. Aztán egyenként száraz helyre kell őket vinni, mert különben mind ottmarad a szán mellett — arra sem képesek, hogy felálljanak. Az ennivalót az orruk elé kell tenni, és fekvé fogyasztják el. Ha nem tesszük elébük, éhen maradnak, mert annyi erejük sincs, hogy odajöjjenek és elvegyék az eledelt. Reggel megint csak egyenként kell odavonszolni őket a szerszámhoz. Amikor be akarjuk fogni őket, a szegény állatok olyan könyörgően, szinte emberi módra néz-

nek ránk, hogy majd megszakad a szívünk a száanalomtól. De semmit sem tehetünk. Menni kell előre, mert különben végleg itt maradhatunk.”

14.894

S tovább:

„Az élelem elfogyott. Az utolsó három doboz pemmikánt odaadtuk a kutyáknak. A főzőnkben legfeljebb fél liter petróleum maradt, van még 3/4 doboz pemmikánunk és egy kevés teánk. A kétszersült és a cukor már több mint egy hete elfogyott. Rizst főzünk és azt esszük kenyér helyett.”

S amikor 1932 augusztusában, a felszálló ködben észrevették a tőlük mintegy három mérföldnyire levő „Szibirjakov” homályos körvonalait, már nem tudtak tovább várni.

„A csónak készenlétben állt. Amikor megláttuk a hajót, azonnal beindítottuk a motort, kifutottunk a hajó elé és még a parttól messze, a tengeren elértük. Pár perc múlva már a fedélzeten voltunk, kölcsönös üdvözlések és kézszorítások közepette. . .”

Az ember azt hinné, ezután egy ideig elég a kalandokból. Urvancev azonban már a következő nyáron újabb expedícióra indul: a Tajmir-félsziget északi részén, a Hatanga-öbölben olaj után kutattak, s ő sem akart távol maradni. Nemcsak a geológiai problémák miatt jött ide. Szenvedélyes autós lévén, még a húszas évek végén traktorokat akart alkalmazni a norilszki lelőhelyeken. Kapott két francia Renault-t. A Szahara éghajlati viszonyaira alkalmazott francia gépek gyakran meghibásodtak.

— Akkor jöttem rá — folytatja elbeszélését Urvancev —, hogy olyan gépek kellenek, amelyek nem vontatják, hanem maguk szállítják a terhet. Négy ilyen gépet rendeltem meg a tervezőknél, a sarkkörü viszonyok figyelembevételével. A Gorkiji Autógyár készítette el őket, a legjobb bejárató vezetőket adták

hozzájuk. Az expedíció azonban kudarcokkal kezdődött.

Az expedíciót szállító teherhajó a Hatanga torkolatában zátonyra futott. Amikor kiszabadítottak bennünket, a kapitány kategorikusan kijelentette, hogy többé nem próbálkozik kikötni és nem tesz partra bennünket. De Arhangelszkbe sem sikerült visszajutnunk. Abban az évben igen erős volt a jég. A jégtörő hajónak, amely bennünket és még két, Tyiksiből visszatérő, szárazárut szállító hajót kísért, három csavarja közül kettő eltörött, és csak nagy nehezen tudott átvergődni a Vilkickij-szoros jegén. Ezzel a hajóval Arhangelszkbe küldtük az expedíció nagyobb részét, mi pedig télire a Lapyev-tengeren fekvő Szamuil- (ma Komszomolszkaja Pravda-) szigetnél maradtunk.

1934 márciusában a terepjárókon túrára indultunk. Körbejártuk a Tajmir-félsziget északi részét, ezer kilométert egy egész hónap alatt tettünk meg, de egyszer sem romlottak el a kocsik. Aztán gyorsasági versenyt rendeztünk a Komszomolszkaja Pravda-szigetektől a Cseljuszkin-fokig és vissza.

— Mégsem értem — mondom —, miért kezdett ön geológus létére autóversenyzésbe?

— Szerintem ez magától értetődő dolog. Biztos voltam benne, hogy a Tajmir északi része nagy jövő előtt áll. Gondolkozni kellett azon, hogy milyen jármű lesz itt a legmegfelelőbb. Ki más foglalkozott volna ezzel, ha nem én? Én sokéves élettapasztalatot szereztem ezeken a helyeken, ismerem a helyi viszonyokat. . .

A felfedezőket irigylük: joguk van elnevezni a felfedezett helyeket. Irigylük őket, hogy nevük is fennmarad a történelemben.

Szerintem ha már irigyeljük őket, akkor másért kell ezt tenni: azért a képességükért, hogy soha nem

hátrálnak meg, nem keresnek kompromisszumokat. Csak ezért nevezik később hősie nek a felfedező k tetteit, bár közülük soha senki sem gondolt arra, hogy most hőstettet fog elkövetni. Ők egyszerűen csak elsőként mennek.



ÉS BEHÓDOLT AZ ÉSZAKI-SARK



Minden nemzedék saját hősei példáján nevelődik. Az én korosztályom valószínűleg a legszerencsésebb. Mi akkoriban cseperedtünk fel, amikor a szovjet aviatika kinőtte a gyerekcipőt és hősies ifjúkorába lépett. Szárnypróbálgatásai közben rekordtávolságokkal, -magasságokkal és -sebességekkel kápráztatta el az emberiséget. Világra szóló esemény volt az óceán átrepülése, a „Cseljuszkin”^{*} hajótö-

^{*}1933-ban a „Cseljuszkin” gőzhajó kísérletet tett arra, hogy egy hajózási idény alatt megtegye az utat az északi tengeri átjárón Murmanszktól Vlagyivosztokig. Az expedíciót O. Smidt vezette, a hajó kapitánya V. Voronyin volt. 1934. február 13-án azonban

röttjeinek megmentése, leszállás az Északi-sark jégmezőire. Ha bennünket, a háború előtti évtizedben született fiúkat megkérdeztek volna, melyik a legérdekesebb foglalkozás a világon, mindegyikünk rávágta volna: természetesen a pilótáé. Ki az ideálad? Természetesen a pilóták. S ki közülük a „legfőbb”? A válasz Cskalov lett volna. Nyilván a sors akarta, hogy ez az erős, akaratos volgai fiatalember úgy élje le életének 34 évét, hogy az ideálok ideáljává válják, a „legfőbbé” azok közül, akik mindegyike méltó arra, hogy felkerüljön bármely nép hős fiai listájának az élére.

Ez a gyermekkoromból megmaradt lelkesedés volt az oka annak, hogy izgultam, amikor a hatalmas ház elé értem, melynek falán vörös emléktábla függ Cskalov bronzprofiljával. Ez volt az oka, hogy kihúztam magam, amikor bekopogtattam a negyedik emeleti lakás ajtaján. Harminc évvel ezelőtt a szemben levő lakásban élt Cskalov. Most pedig barátjától, Georgij Bajdukovtól akarok interjút venni, akivel Cskalov megosztotta a merész repülések nehézségeit és a győzelmek örömét.

Nehezen indult a beszélgetés Bajdukovval, jóllehet arancysillaggal és más kitüntetésekkel ékes vezérezre-desi zubbonya otthonosan a szék karfáján pihen, és a baráti mosoly beszélgetésre invitál. Úgy látszik, megint az a gyermekkori lelkesedés a zavaró tényező. Az ember nem minden nap találkozhat gyermekkori ideáljaival.

Végre összeszedtem magam.

— Kérem, mondja el, hogyan kezdődött ez az egész? Ki javasolta elsőként az Északi-sark átrepülését? Miért? Hogyan született meg az önök triója?

a Csukcs-tengeren a hajót szétroppantották a jégtáblák. Az expedíció résztvevőit szovjet pilóták mentették meg, akik ezért elsőként részesültek a Szovjetunió Hőse kitüntetésben.

A. Beljakov, V Cskalov és G. Bajdukov 1937-ben leszállás nélkül repültek Moszkvából az USA-ba az Északi-sarkon keresztül. A felvétel a földetérés után ábrázolja őket



S Georgij Bajdukov elmeséli a repülőút előzményeit és magát a repülést is:

— Az Északi-sark mindig vonzotta az utazókat. Az emberek több tucat bátor kutatót tartanak számon, akik próbát tettek a Föld kupolája meghódítására. 1909 áprilisában az amerikai Peary érte el elsőként. Az amerikai Byrd 1926 májusában a Spitzbergák felől repülővel érte el az Északi-sarkot. Két nap múlva Amundsen és 14 társa a „Norge” kormányozható léghajó fedélzetén átrepülte a sarkot. 1928-ban Nobile az „Italia” léghajóval megismételte ezt az útvonalat, de visszatérőben lezuhant a jégmezőkre.

Ebben az időben az Északi-sark már nem csak azért vonzotta az embereket, hogy meghódításával kielégítsék becsvágyó törekvéseiket. A célok gyakorlatiasabbak és földiebbek lettek. A leggyorsabb közlekedési forma, a repülés is egyre fejlődött és világossá vált, hogy Európa és Amerika között a legrövidebb út az Északi-sarkon keresztül vezet majd. Ezért volt szükség az ismeretlen útvonal tanulmányozására és feltárására.

De ki lesz az első, aki megteszi ezt az utat? Ez már presztízskérdés volt, és számos ország bekapcsolódott a hallgatólagos versenybe. Nemkönnyű feladat várt rájuk. Olyan repülőgép kellett, amely egyhuzamban képes megtenni mintegy 10 ezer kilométert. Úgyhogy a rekordok hajszolása önmagában nem indítóok. A rekordokat az élet diktálta, a pilótákon pedig nem múlt a dolog. 1933-ban a francia Khodosse és Rossi 9103 kilométert repült egyvégtében. Ez azonban kevés volt. Egy év múlva, 1934 őszén Mihail Gromov személyzete az ANT—25 típusú repülőgép fedélzetén zárt háromszög alakban 12 411 kilométert repült 75 óra alatt. A repülőgép méltón kapta második nevét — RD, ami az orosz „távolsági rekord” rövidítése.

Bajdukov egy ideig gondolkozott, mintha felidézné azt a távoli időt, majd így folytatta:

— Ez a kecses gép fiatal repülőgépgyártó iparunk szülötte volt. 1930-ban kezdték el gyártását, s Mihail Gromov berepülőpilóta személyzete segített a tervezőknek tökéletesíteni a gépet. Mennyi veszélyes kalandot éltek át, mielőtt a rekordot felállították volna! Ez volt a kor legjobb és legkorszerűbb marathoni repülőgépe. Hazánk repüléstörténetében először szereltek fel rajta háromlapátos fémlégcsavart, jégtelenítő berendezést, behúzható futóművet. A benzintartályok a szárny főtartójának egy részét képezték. A repülőgép 11,5 tonnás felszállási súlyából öt és fél tonnát képezett az üzemanyag súlya. Keskeny szárnyainak fesztávolsága 34 méter volt, amivel vitorlázó repülőgépre hasonlított. A repülés harmadik napján, amikor súlya csökkent, a gép e szárnyak segítségével három kilométert repült, 1 liter benzint fogyasztva. Több ilyen gép nem létezett.

S akkor Szigizmund Levanyevszkij előterjesztette merész tervét az Északi-sark átrepüléséről. A „Cseljuszkin” hajótöröttjeinek megmentésében ő is részt

1937. Az ANT—25 repülőgép, amellyel az utat megtették, a leszállás helyén, Vancouverben



vett és hat másik sarki repülővel együtt az országban először kapta meg a Szovjetunió Hőse kitüntetését. Az akció során megbizonyosodott arról, hogy az Északi-sark átrepülése lehetséges. A kormány jóváhagyta tervét.

Nagyon meg voltam lepve, amikor Levanyevszkij személyes kérésére engem és Viktor Levcsenko navigátort is felvettek a személyzet tagjai közé. Hiszen én nem ismertem személyesen Levanyevszkijt. Akkoriban a Zsukovszkij Katonai Repülő Akadémia mérnöki tagozatán tanultam, berepülőpilóta voltam és a vakrepülés jó szakemberének számítottam. Mint kiderült, az utóbbi körülmény keltette fel Levanyevszkij érdeklődését. Ő tudta, hogy az Északi-sarkvidéken felhőkbe és viharfrontokba kerülhetünk, s ilyen körülmények között a repülőgép irányítása akkoriban még rendkívüli dolognak számított. Alekszandr Beljakovot, akadémiánk navigációs tanszékének vezetőjét bízták meg azzal, hogy a navigációt oktassa személyzetünknek, és tartalék navigátornak jelölték ki.

Most félbeszakítom Bajdukov elbeszélését és a repülőút kezdeményezőjének adom át a szót. 1935. augusztus 3-án a *Pravda* közölte Szigizmund Levanyevszkij cikkét. Megsárgult újságlapról idézem szavait.

Ezt írta:

„Nos tehát Moszkvából San Franciscóba repülünk az Északi-sarkon át, leszállás nélkül. . .

Még senki sem tett meg repülőgéppel ilyen nehéz és ilyen hosszú, leszállás nélküli utat. A hideg, a jég és a köd birodalmán repülünk keresztül. Ebből látható, mennyire bonyolult a feladatunk. Utunk fele a cseppet sem vendégszerető Jeges-tenger felett visz.

. . . Miért repülünk az Északi-sark felett? Mi utunk célja és jelentősége? A legrövidebb légi útvonalat akarjuk kialakítani Európa és Amerika között. Az Atlanti-óceánon keresztül Moszkva és San Francisco között 14 000, a Csendes-óceánon keresztül 18 000, az Északi Jeges-tengeren keresztül pedig 10 000 kilométer a távolság. Az Északi-sarkvidék tanulmányozása szempontjából is fontos számunkra ez a repülés. . .”

Ismét Bajdukové a szó:

— 1935 augusztusában indultunk. A Ferenc József-föld felett azonban meghibásodott az olajvezető-rendszerünk és kénytelenek voltunk visszafordulni. Gépünk leszállás közben, már a földön, véletlenül kigyuladt, és ez betetőzte a kudarcot. Levanyevszkij kijelentette, hogy egymotoros repülőgépen esztelenség vállalkozni az Északi-sark átrepülésére, és hogy visszalép a kísérlettől.

— Gyávaságból? — kérdeztem.

— Levanyevszkij és a gyávaság? Ezt az embert kőből faragták, és szerintem egész repüléstörténetünkben ő volt a legbátrabb pilóta. A polgárháborúban a lengyel fronton harcolt ezredparancsnokként, két fivére pedig Pilsudski oldalán. Varsó alatt egy kézítása

során két szuronysebet kapott. Az eszméért mindenre kész volt. Maga meg azt kérdezi: gyávaságból? . . .

— Akkor miért lépett vissza a kísérlettől?

— Nem hitt többé a repülőgépben. S ezt becsületesen be is vallotta, amihez ugyancsak bátorság kell. Soha nem szabad olyasmibe belevágni, amiben nem hisz az ember.

— De maga hitt?

— Nekem könnyebb dolgom volt. Ő sarki repülő volt, én pedig berepülőpilóta, ezért jobban ismertem a gépet, tudtam, hogy a hibákat könnyen elháríthatjuk. De Levanyevszkijt nem sikerült erről meggyőzőnöm. Az ötletéről sem tudtam viszont már lemondani. Az a sikertelen repülés volt életem első útja a sarkvidékre, és az Északi-sark varázsa azonnal elragadott. Levanyevszkij nagylelkűen megengedte nekem és Beljakovnak, hogy átvegyük az ötletet és még egyszer szerencsét próbáljunk. Harmadik csapattagra volt szükségünk. Akkor határoztuk el, hogy Cskalovot kérjük fel.

— Miért pont őt?

— Cskalov rendkívül tehetséges ember volt. Páratlan emlékezőképességgel rendelkezett és bármilyen munkára alkalmas volt. De mint ahogy mások zenésznek vagy énekesnek születnek, Valerij pilótának született. Korábban csak párszor találkoztunk, Beljakov pedig egyáltalán nem ismerte személyesen. De másoktól hallottuk, hogy Cskalov jószívű ember, hű barát. Nehéz repülésnél a barátság nagyon fontos tényező. Szakmai képességeihez pedig nem fért kétség: már akkor híres ember volt, akiről legendákat költöttek.

Miután meghallgatta javaslatunkat, őszintén így felelt:

— Én berepülőpilóta vagyok és két-három órát minden további nélkül repülök. De három napig egyfolytában nem tudnék repülni. Csak terhetekre lennék.



A bátor pilótákat mindenütt meleg fogadtatásban részesítették

— Nálad jobban azonban senki sem tudja felemelni a túlterhelt gépet, pedig ez a siker 70 százaléka — mondtam.

— Nem — volt Cskalov válasza.

Ekkor ravasz cselhez folyamodtunk. Tudtuk, hogy Cskalov nagyon szereti a repülőgépeket, és megmutattuk neki az ANT—25-öt. Nagyon megtetszett neki a gép, valósággal szerelmes lett belé, és amikor a kormányhoz ült, természetesen „igent” mondott.

Mi Beljakovval „szótöbbséggel” azonnal megválasztottuk Cskalovot parancsnoknak.

Ekkor született meg a próbarepülés terve, melynek első változata úgy szólt, hogy Moszkvából Kamcsatkára repülünk a transzszibériai vasútvonal mentén, majd pedig elrepülünk az Ohotszki-tenger felett. Később változtattunk a terven: először északra megyünk, majd a Tajmir-félsziget és Jakutföld felett Petropavlovszk-Kamcsatszkijba. Ezzel az útvonallal „három legyet üthettünk” egy csapásra: még egyszer átvizsgáljuk a sarkvidéket, az északi viszonyok között kipróbál-



hatjuk az új gépet és önmagunkat is próbára tehetjük.

A repülés sikerült. Gépünk 56 óra 20 percet töltött a levegőben és 9374 kilométert tett meg, ebből 8774-et az előre kijelölt útvonalon, 600 kilométert pedig az Északi-föld és az Ohotszki-tenger térségében dühöngő ciklonok kikerülésére voltunk kénytelenek fordítani. De amikor Petropavlovszk-Kamcsatszkij felett megállapítottuk, hogy még bőven van üzemanyagunk, úgy határoztunk, hogy továbbrepülünk Habarovszkba. Ez a döntés csaknem az életünkbe került, mert az Amur torkolatánál ködbe kerültünk, a földi rádiós irányadó állomások pedig elnémultak. Nem is tudom, hogy végződött volna utunk, ha Cskalov nem teszi le mesteri módon a gépet az Udd-szigeten. Ez 1936. július 22-én, 13 óra 45 perckor történt.

...Őszintén szólva komoly megrovásra számítottunk a tervtől való eltérés miatt, ám pont az ellenkezője történt: megkaptuk a Szovjetunió Hőse kitüntetését és engedélyezték felkészülésünket a sarkvidéken át Amerikába való repülésünkhöz.

Bajdukov beszéd közben egy papírvágó kést forgatott a kezében. Széles pengéjébe egyfelől az ANT—25 háromfős személyzetének portréit vésték, másfelől az északi félteke egy részét, feltüntetve az útvonalat Moszkvától a távoli amerikai városig, Portlandig. Úgy tűnt, hogy Bajdukov a kívülálló szemével nézi ezt a térképet, mintha nem is lett volna a repülés részvevője. Lehet, hogy az idő múlásával az átélt kalandok vesztettek varázsukból, egyes részletek a feledésbe merültek, hiszen mégiscsak több mint negyven év telt el. . .

— Nagyon nehéz volt átrepülni a sarkvidéken? — kérdezem.

— Igen — feleli, és hozzáteszi: — De könnyebb volt, mint a távol-keleti út.

Majd részletesen beszámol a repülésről. Olyan részletesen, mintha mindez csak egy hete történt volna, mintha még tartana a győzelem szülte első fellángolás. S tapasztalhatom, hogy a legapróbb részletekre is emlékszik.

Elmondja, hogyan távolítottak el a repülőgépről mindent, amit feleslegesnek véltek (még a futómű fékjét is), hogy minél több benzint vihessenek magukkal. Milyen idegesen várták az engedélyt. Milyen volt az utolsó orvosi ellenőrzés (s az orvosok akkor is legalább olyan szigorúak voltak, mint most az űrhajósokkal szemben). S aztán 1937. június 18-án a rajt és a 63 órás, veszélyekkel teli repülőút.

Bajdukov nem úgy mondja, hogy háromszor néztek farkasszemet a halállal, ő választékosabban fejezi ki magát: — Három kockázatos mozzanaton kellett úrrá lennünk.

Előttém ismeretesek ezek a „kockázatos mozzanatok”. Először befagyott a hajtómű vízűtését biztosító cső, és bármelyik pillanatban lezuhanhattak a jégmezőkre. Aztán elfogyott az oxigén, pedig a Sziklás-

hegységet a felhők között kellett átrepülni. Nem volt megbízható összeköttetésük az amerikai irányadó állomásokkal, pedig a leszállás alacsony felhőzetben történt.

Én azonban kérem, hogy mesélje el mindezt újból, s közben arra az esetre gondolok, amikor egyszer Honolulu-ban egy turistacsoporttal találkoztam, amelyik az Északi-sarkon keresztül repült Európából Ausztráliába. A repülőtársaság, hogy feloldja a hosszú és unalmas repülőút egyhangúságát, több óras megállókat ütemezett be utasai számára a Föld legegzetikusabb helyein: San Franciscóban, a Hawaii- és Fidzsi-szigeteken. Az utasok engedelmesen hallgatták az idegenvezetőt és fáradhatatlanul fotózták a pálmákat, Waikiki strandját, a tűzhányókat... S valószínűleg senkinek sem jutott eszébe, s sokan nem is tudták, hogy negyven-valahány évvel ezelőtt három bátor ember nyitotta meg ezt az utat a sarkon keresztül. Nem tudták, hogyan fuldokoltak azok hárman a nagy magasságban, a nem hermetikusan zárt kabinban, hogy a ködön keresztül alacsonyrepülésben miként keresték az amerikai földet.

Szükségesnek tartom, hogy idézzek néhány részletet Bajdukov akkori naplójából.

„Az utóbbi két órában olyan simán ment minden, hogy unatkozni kezdtünk, a magasan álló nap vakító sugaraiban legszívesebben elaludtunk volna a kormány mellett”.

Néhány órával később pedig ezt írja: „A gép elülső részét egy pillanat alatt átlátszó fehér jégréteg lepte el. Majd dobálózni és rázkódni kezdett gépünk. Valerij hátulról rángicált, hogy kezdjem meg a jégtelenítést. A csapot teljesen kinyitottam és sikerült megszüntetnem a légcsavar akadozását, de a felületek, a vezérsík és az antennák másodpercek alatt eljegesedtek, és róluk már nem volt mivel eltávolítani a jeget.

Senki sem tudja megérteni, mit érzünk ilyen pillanatokban mi, pilóták. Sírní szeretnénk a bosszúságtól, és még elgondolni is szörnyű, hogy gépünk mindjárt egy merő jég lesz és az elemek játékvá válik. Nem szabad feladni! Teljes gázt! A motor egyenletesen bűg, mindent belead. Méterről méterre haladunk egyre feljebb és feljebb, és — ó boldogság! — 20 perc múlva már 4150 méteres magasságban járunk a felhők felett. Látjuk a napot, a reményteljes napot! Mennyire elfáradtunk az átélt izgalmaktól, a nagy magasságban végzett fizikai munkától! Most kellene egy kis oxigén! Nem, az oxigénnel még takarékoskodni kell: hátha a nehezebb pillanatokban szükség lesz rá.”

A sarkvidék az öröm ritka pillanataival is megajándékozta őket...

„...Már réges-rég nem láttunk ilyen gyönyörű időt. Egyetlen felhő sincs az égen se felettünk, se alattunk. Felettünk a színekép koncentrikus köreivel övezve tűz a nap. Alattunk hosszú repedésekkel szabdalt végtelen jégmezők. A repedések feketék, mint a tavaszi utak, s ez némileg élénkíti az egyhangú fehérséget. . . A pilótafülkéből most olyan jók a látási viszonyok, hogy úgy tűnik, a fél világot belátjuk. . .

...Még csak egy napja repülünk, de már egy egész hónapnak tűnik. . .”

Minden pillanatban halálos veszély leselkedett rájuk.

„...Ebben a pillanatban valami kifröccsent a motorburkolat elülső részéből. Az én oldalamon levő szélvédő még jobban eljegesedett. Alkoholszagot éreztünk. Baj van, rettentő nagy baj. Valószínű, hogy a motor kis fordulatszámú üzemelésekor befagyott a gőzvezető cső és most kiszakadt a kiegyenlítő tartály, a hengerfejekről leapadt a víz. Első ijedtségünkben még a hátunk is borsódzni kezdett. Teli torokból kiabáltam, hogy adjanak egy kést. Végre Valerij

a kezembe nyomott egy éles kést. A késsel gyorsan kaparni kezdtem a jeget, a fülke oldalsó szélvédői és a figyelőablak közé nyúlva. Az ablak kitisztult, és meg láttam, hogy a kiegyenlítő tartályban nincs több víz. A szintjelző piros úszó, az „ördögfej” nem is látszott. Mint az örült elkezdtem szivattyúzni, de nem jött víz. Lehet, hogy befagyott a csővezeték, lehet, hogy elfogyott az összes alkoholos hűtőfolyadék? Minimális fordulatszámmal vezetem a gépet, hogy ne süllyedjen tovább.

— Vízet, adjatok vizet, mert leég a motor! — kiáltom Valerijnek.

Cskalov a riadt Beljakovval együtt a tartaléktartályhoz rohant, de abban víz helyett csak jeget találtak. Hol találhatnának még vizet? Egy gumitartályban volt ivóvíz, de már az is megfagyott. Beljakov felvágja a tartályt és örömmel látja, hogy a külső jégréteg alatt még van víz. Beöntik a tartályba és örvendezve kiáltják nekem: van víz! Szivattyúm valóban működni kezd, és teletöltöm a kiegyenlítő tartályt. Csakhamar megjelenik az „ördögfej” is. Óvatosan melegítem a motort a fordulatok számának növelésével és sikerül felmelegíteni a csövet. Újra a magasba emelkedünk, hogy elkerüljük a veszélyes, fagypont alatti hőmérsékletet.”

Annál örömteljesebb volt a győzelem. Megérkeztek az USA-ba.

„...Magam felé húzom a magassági kormányt és érzem, hogy a futómű földet ér, ...a gép lassan megáll. A légcsoncsavar még forog a lendülettől. Újra bekapcsolom a gyújtómágnest, s a motor engedelmesen felbődül jól ismert hangjával. Esik az eső. Valahonnét katonák szaladnak felénk. Cskalov kiugrik a gépből és kézzel-lábbal magyaráz valamit egy amerikai katonának. Kikapcsolom a motort és amikor kinyitom a pilótafülke tetejét, fülledt meleget érzek, esőcseppek hullanak

rám. Kissé elfáradtam a tízórás ügyelettől és szeretnék rágyújtani. Gyorsan le a földre. . . Lábam alatt szilárd talajt érzek, és most már világos, hogy a feladatot teljes egészében végrehajtottuk. . .”

Akkor, 1937-ben az egész világ ünnepelte a hős triót. San Francisco, Chicagó, New York a legmelegebb fogadtatásban részesítette Cskalovot, Bajdukovot és Beljakovot. Rooseveltnél is fogadta őket, s a dicsőségtől elkényeztetett Marlene Dietrich boldog volt, amikor autogrammot kapott pilótáinktól. Akkor ők voltak a bálványok. S ez mindössze alig több, mint negyven éve történt, de az embereknek már eszükbe sem jutnak ők, a felfedezők, amikor azon az útvonalon repülnek.

Lehet, hogy az embereknek van igazuk? Minden kornak megvannak a saját hősei. S ha a pilóták dicsőségét elhomályosította az űrhajósok dicsősége, őket majd a bolygók meghódítóinak dicsősége váltja fel? Lehet, hogy az emberi haladás értelme abban rejlik, hogy az évek múlásával másként értékeljük az elért eredményeket, számításba véve az idő követelményeit?

Megkérdeztem, mi erről Bajdukov véleménye?

— Ez természetes: minden kornak megvannak a maga győzelmei és hősei. Ha pedig konkrétan a mi repülésünket vesszük, akkor szerintem a legnagyobb hiba és igazságtalanság lenne csak nekünk, hármunknak tulajdonítani az Északi-sark átrepülését. Sikerünk több százezer ember munkájának eredménye. Hazánk az akkori idők legjobb technikáját adta nekünk. A kutatóintézetek a legmodernebb műszereket dolgozták ki. Papanyin expedíciója az Északi-sarkvidék jégmezőin állomásozott, hogy biztosítsa számunkra a meteorológiai adatszolgáltatást. Sikeres repülésünk az egész nép vívmánya. Mi hárman csupán a befejező részt tudtuk mindenkinél jobban végrehajtani.

Ezekben az években a szovjet repülés rendkívüli fejlődésen ment keresztül. Egyik rekord a másikat érte. Kokkinaki, Alekszejev, Jumasev* egyre magasabbra repültek különböző mértékben terhelt gépeiken. Vaszilij Molokov** az északi tengeri átjáró hosszában repülte végig leszállás nélkül az egész szovjet sarkvidéket, legkeletibb pontjától a legnyugatibbig. Tehát nem voltunk egyedül, ilyen társaságban nekünk is kedvünk támadt valami rendkívüli tettet végrehajtani.

— De ezt csak most gondolja így. Akkor, harmincéves korában bizonyosan ön is megszállt a sikertől.

— Nem. Mi akkor már öreg rókák voltunk. Tucatnyiszor kerülgetett bennünket a halál, lezuhantunk, kigyulladtunk gépeinkkel, de mindezt túléltek és ezért valószínűleg tisztában voltunk azzal, mi az, amit megérdemelten ér el az ember és mi az, amit véletlenül. Cskalov különösen jól tudta ezt. Nem szállt fejébe a siker. Volt aztán még egy megbízható szerünk e „betegség” ellen; rögtön visszatértünk korábbi munkánkhoz, bár mindenfelől a legcsábítóbb ajánlatokat kaptuk. S figyelje csak meg, hogy a háború előtti ismert pilóták közül senki sem lett hűtlen a repüléshez: legyen az Kamanyin, Ljapigjevskij, Gromov, Vodopjanov vagy Kokkinaki. A háború kitörésekor pedig mindannyian önkéntesnek jelentkeztek a hadra kelt seregbe.

— Ön is a frontra ment?

— Igen, sikerült elérnem, hogy kiküldjenek. Légi hadosztály, majd hadtest parancsnoka voltam... Néha, mikor megjött az utánpótlás, néztem: egytől egyig

* Vlagyimir Kokkinaki, Anatolij Alekszejev, Andrej Jumasev szovjet berepülőpilóták, akik a 30-as években kimagasló érdemeikért az elsőek között kapták meg a Szovjetunió Hőse kitüntetését.

** Vaszilij Molokov, a Szovjetunió Hőse, egyike annak a hét pilótának, akik 1934-ben részt vettek a „Cseljuszkin” hajótöröttjeinek megmentésében.

csupa derék fiú. Üdvözli az ember őket, s közben tudja, hogy holnap valakit közülük temetni fognak... Ez nem a dicsőség kenyere...

Még egy utolsó kérdés:

— Ön igen érdekes életet tudhat magáénak. Maradt-e valami olyan vágya, ami nem teljesült?

— Kettő is!

— Mik ezek?

— Amikor Cskalov életét vesztette, Gromovval együtt elhatároztuk: azzal állítunk emléket barátunknak, hogy a Déli-sarkon át Ausztráliából Amerikába repülünk. E célból Diesel-motorokkal, hermetikusan zárt pilótafülkével és levegőregeneráló berendezéssel felszerelt különleges repülőgépeket gyártottak. A háború megghiúsította ezt az álmunkat.

— És a másik?

— Egész életemben szerettem volna írni egy jó könyvet. Még 1929-ben megmutattam a verseimet Joszif Utkin költőnek, aki azt tanácsolta: — Hagyj fel a repüléssel, legyél író! Később ugyanezt mondta Szerafimovics író is, miután elolvasta elbeszéléseimet. De sajnáltam a repülőgépeket. A háború után azonban elszántam magam. Jelentést írtam Zsukov marsallnak, ő meg azt mondta: nélküled is elég sok rossz író van, viszont a repülésben szerzett tapasztalatodra szükségünk van.

Így aztán egész életemben katonai repülő maradtam.



TETSZETT A FELDERÍTŐ FOGLALKOZÁSA...



Elsőként Rogyimcev* vezérezre-des mesélt nekem erről az asszonyról. A spanyol polgárháborúról, a madridi harcokról szóló elbeszélésében a spanyol főváros védői között megemlítette Juliatát is, Mereckov** szovjet tábornok tolmácsnőjét — Mereckov abban az időben a spanyol köztársaságiak vezérkaránál volt főtanácsadó.

— Róla érdemes lenne írni. Hősies asszony. . .

* Alekszandr Rogyimcev — szovjet hadvezér, vezérezre-des, a Szovjetunió kétszeres Hőse. A spanyol antifasiszta háború részvevője.

** Kirill Mereckov — marsall, a Szovjetunió Hőse. Részt vett a spanyol polgárháborúban; a Nagy Honvédő Háború idején több hadsereg és front csapatainak parancsnoka.

— De hol találom meg?

— Nagyon egyszerű! Moszkvában lakik, igazi neve Marija Fortusz. Akkor Madridban mindannyian fedőnevet viseltünk.

Amikor belelapoztam élettörténetébe, rájöttem, hogy ebből még kalandregényt is lehetne írni, annyi eseményben volt része.

...Idős hölgy nyitott ajtót. Sem a könyvekkel zsúfolásig megrakott szoba, sem a számtalan szuvenir és csecsebecse, sem a lakás sajátos kényelme és nyugalma nem engedett arra következtetni, hogy beszélgetésünk az utóbbi fél évszázad viharos eseményei körül forog majd. A háziasszony inkább egy jóságos nagyanyóra emlékeztetett, aki éppen most küldte sétálni az unokákat, semmint egy ismert felderítőre.

Csak a szemei... Figyelmes, tűnődő, mindig nyugodt tekintete...

— Hogyan alakult ilyen... — megfelelő jelzöt keresgéltem — ilyen nem mindennapi módon az élete?

— Tulajdonképpen minden nagyon egyszerű. Édesapám gyógyszerész volt, jól menő gyógyszerházzal rendelkezett. Egyszer azonban beleszeretett egy fiatal, szép nőbe. Herszonban*, ebben a vidéki városkában ez zajos botrányt keltett, apám számára kompromittáló körülmény volt. A bank azonnal megóvta a váltóját. Vagyonát lefoglalták az adósságok törlesztésére. Egy pillanat alatt összeomlott a polgári jólét. Apám megszökött. Anyám ottmaradt három gyerekkel.

Mi, gyerekek, kénytelenek voltunk félbehagyni a tanulást és magunk gondoskodni megélhetésünkről. A nővérem ápolónő lett, a fivérem a cipészetet tanulta ki. Én hímzőnő lettem. Megbarátkoztam a munkásokkal.

*Herszon — a Herszoni terület közigazgatási székhelye, tengeri kikötő a Dnyeper torkolatánál.

Megismerkedtem a kommunistákkal. Feladatokat kezdtek rám bízni...

Évek múlva, 1929-ben újra viszontláttuk apánkat. Már mindhárman kereső, családos emberek voltunk. Apánk bocsánatot kért tőlünk. Mi pedig ezt feleltük neki: „Csak hálásak lehetünk, hogy így történt. Ha velünk maradsz, élősdí nyárspolgár lesz belőlünk, így viszont a szegénység közel hozott bennünket a forradalomhoz.”

Marija mindössze 16 éves volt, amikor az első harci feladatot kapta: be kellett jutnia a kényszermunkára ítélték börtönébe, kapcsolatot teremteni a politikai foglyokkal és megbeszélni velük a szökést.

A feladatot végrehajtotta, bár a szökésre nem került sor: 1917 februárjában megbukott az önkényuralom és a forradalmárok harci osztagai megnyitották Herszon mind az öt börtönének kapuit. A kényszermunkára ítélték börtönének megrohamozásában Marija is részt vett.

1919-ben az intervenciósok által megszállt Herszonban bolsevista röpcédulákat terjesztett a francia katonák és matrózok között, arra szólítva fel őket, hogy ne harcoljanak az orosz proletárok ellen.

Valamivel később (még nem volt tizenkilenc éves) részt vett az ellenforradalmi szervezetek és bandák felszámolásában.

1921-ben Mariját... kivégezték az anarchista banditák.

Kérem, hogy meséljen erről.

— Akkoriban egész Ukrajna tele volt bandákkal. Anarchisták, kulákok, katonaszökevények, megrögzött és visszaeső bűnözők — a „személyes szabadság eszmei harcosainak” e meglehetősen tarka tömege egyetlen közös vonással rendelkezett: mindannyian előszeretettel rabolták a lakosságot.

Engem más elvtársakkal együtt Mahno apó bandá-

jának működési körzetébe küldtek, hogy derítsük fel, hol van a csapatok állomáshelye, milyen az összetételük. Látásból ismertem Mahnót: alkalmam volt találkozni vele, amikor bandája lerohanta Melitopol városát.

A feladatot végrehajtottuk. A végén azonban Mahno ellenfelderítői megneszelték, hogy valaki figyelőket és jelentéseket küld a Vörös Hadseregnek. Minden gyanús személyt letartóztattak. Én is közéjük kerültem.

Egy februári kora reggelen kivezettek bennünket a faluból és a közeli erdő szélén. . . agyonlőtték.

Kapkodva lőttek, a tetemeiket el sem földelték: már közel jártak a mieink. Ahogy a hóba hanyatlottunk, úgy hagytak ott bennünket.

A kivégzettek közül négyet sikerült megmenteni. Nekem is szerencsém volt. A bal tüdőmben a mai napig lapul két golyó. A barátaim tréfálkoznak: „Tizennyolc grammal nehezebb vagy a testsúlyodnál”.

Most, több évtized távlatából életének legemlékezetesebb eseményeit ragadjuk ki.

...1919-ben ismerkedtek meg. Ramón Casanellas Luc egy francia gőzhajóval érkezett Herszonba, a spanyol politikai rendőrség üldözése elől menekülve. Herszonban Marija Fortusznak segített forradalmi propagandát terjeszteni a francia tengerészek között.

Később összeházasodtak, fiuk született: az ifjabb Ramón.

— A férjem kerülőúton ment vissza hazájába. Később álnéven én is utána mentem. Barcelonában találkoztunk. Ramón akkoriban már Katalónia Kommunista Pártjának főtitkára, Spanyolország Kommunista Pártja Politikai Bizottságának tagja volt. Féllegális helyzetben éltünk: minden nap másik lakásban, minden este új helyen aludtunk. A cortes-választások-



Spanyolország.
Madrid 1931. április
14-én, a köztársaság
kikiáltásának napján

kor a kommunista párt tíz jelöltje között a férjem is szerepelt.

Az ellenség azonban nem tétlenkedett. A fasiszták merényletet követtek el a kommunista párt vezetői ellen. A tíz cortes-jelölt közül hárman életüket veszítették, köztük Ramón is. Barcelona összes dolgozója elkíserte őt utolsó útjára, én azonban közel sem mehettem hozzá, nehogy a rendőrség letartóztasson. . . Csak egy év múlva tértem vissza Moszkvába. . . Fiam, az ifjabb Ramón itt, az autógyárban végezte el az iparitanuló-iskolát, majd hamarosan sajtólómunkás lett.

1936-ban Spanyolország Kommunista Pártja azzal a kéréssel fordult a Kominternhez, hogy Ramón Casanellas Luc fia telepedjék le apja hazájában.

Természetesen nagyon fájt az elválás. De Ramón 1936 márciusában már Spanyolországban volt, nyáron pedig a fasiszták ellenforradalmi felkelést robbantottak ki. El tudja képzelni, mit éltem át? Hiszen a fiam mindössze 16 éves volt, még gyerekek! Én pedig, az anyja. Moszkvában ücsörgök, ahol csend van és nyugalom.

Marija Fortusz felderítő (a spanyol polgárháború éveiben)



S megint spanyolországi lapok villanak fel életrajzában.

Madridban a spanyol parancsnokság mellett működő szovjet tanácsadók tolmácsnője lett. Marija tevékenysége azonban nemigen hasonlított arra, amit általában a tolmács foglalkozásán értünk. Háború volt.

Mariját nem rögtön értesítették fia haláláról (Zaragoza felett lőtték le a gépét). Ő ekkor a fasiszták által megszállva tartott Asztúriában volt. Egyenlőtlen erők álltak szemben egymással, és október végén a fasiszták lerohanták a köztársaságiak utolsó mentsvárát, Gijónt is. Marija megint csodával határos módon menekült meg.

— Gijón eleste előtt két nappal egy javításra szoruló üres angol tartályhajó futott be a kikötőbe. Megbeszéltem az angol kapitánnyal, hogy 30 orosz szakembert szállítson el hajóján. Bele is egyezett. De aztán eszembe jutott, hogy a kikötőben több száz sebesült spanyol köztársasági, valamint nők, öregek és gyerme-

kek várnak, akik sorsa az elkerülhetetlen pusztulás, s ekkor úgy döntöttem, hogy őket kell megmenteni. Rohammal elfoglaltuk a hajót és rajta vergődtünk el a francia La Rochelle városig.

Csak Moszkvában értesült a súlyos csapásról — fia elestéről... S újra visszatért a harcoló Spanyolországba, melyet csupán a polgárháború tragikus befejezése előtt hagyott el. Nemsokára pedig megkezdődött a második világháború.

— A háború előtt négy másik asszonnyal együtt felvettek a Frunze Katonai Akadémiára. A háború miatt kénytelenek voltunk gyorsított ütemben befejezni tanulmányainkat. Először egy női légi ezred törzsparancsnokává neveztek ki, később pedig Medvegyev* ezredes különleges partizánosztagába osztottak be.

Csoportunkat pontosan a háború kitörésének első évfordulóján, 1942. június 22-én ejtőernyővel juttatták a németek frontvonalára mögé, Csernyigov körzetében. Onnan a rovníi erdőkbe mentünk tovább. Az osztag nehéz feladatot kapott: stratégiai felderítést kellett végezni mélyen az ellenség hátában. Ebből fakadóan életkörülményeink is különlegesen voltak. Állandóan mentünk, nem volt tartós állomáshelyünk. Télen nyáron apró, magunk fabrikálta sátrakban aludtunk.

— Később a hadra kelt seregben harcoltam. Malinovszkij**, majd Tolbuhin*** vezérkarának felderítőosztagában.

* Dmitrij Medvegyev — a Szovjetunió Hőse, a Nagy Honvédő Háború idején a Szmolenszki, Orjoli, Mogiljovi, Rovnói és Lvovi területen tevékenykedő nagy partizánosztagok parancsnoka.

** Rogyion Malinovszkij — marsall, a Szovjetunió kétszeres Hőse. A Nagy Honvédő Háború idején több hadsereg és front csapatainak parancsnoka volt. 1957 és 1967 között a Szovjetunió honvédelmi minisztere.

*** Fjodor Tolbuhin — marsall, a Szovjetunió Hőse. A Nagy Honvédő Háború idején több front vezérkari főnöke, hadsereg- és frontparancsnok.

— Tetszett a felderítő foglalkozása. Ha őszinte akarok lenni, kevesebb benne a romantika, mint ahogy azt gondolni szokás. Egyszerűen csak nagyon nehéz munka. És nem is mindig hálás. Aki az ellenség hátába megy, lényegében csak magára számíthat. Még a front innenső oldalán is csak nagyon kevesen tudnak munkájáról. Ha valami történik, a felderítő nagyon rosszul járhat, hiszen még saját harcostársai sem ismerik.

— 1945 tavaszán Magyarországon harcoltunk. A túlerőben levő ellenség nyomására csapataink kénytelenek voltak feladni egy várost. Azt a parancsot kaptam, hogy egy-másfél hónapra megbízható rejtékhelyet találjak a rádiósunknak. Egy magyar orvos családjában igazi hazafiakra találtam. Belementek a dologba. „Alba Regia” — ez volt a rádióslány hívőjele — teljesítette feladatát.

A front továbbvonult, én meg sem tudtam igazán köszönni azoknak az embereknek, hogy valójában több ezer katonánk életét mentették meg. Csak tizenöt év múlva kerestem fel annak az orvosnak a családját és mondhattam el nekik mindent.

Marija Fortusz számára Ausztriában ért véget a háború. 1955-ben pedig a Szovjet Hadsereg őrnagyként nyugállományba vonult. A Szovjetunió és más országok számos kitüntetésével büszkélkedhet. Hősies asszony, hősies életút.

— Marija, előfordult-e, hogy félt?

— Őszintén szólva, igen. Egyszer egy éjjel, 1943 márciusában partizánosztagunk lesben álló németek és policájok csoportjába botlott. Négy óra hosszat folyt a harc. Könnyebben megsebesültem és légnyomást kaptam. A legkisebb részletekig mindenre emlékszem. Félttem. Mert erdőben az éjszakai harc a legrosszabb minden harc közül. Sötét van, nem tudni, hol

vannak a mieink és hol az ellenség. A félelem, hogy hátba támadnak bennünket...

Még sokáig beszélgettünk. Helyesebben csak ő beszélt. Én hallgattam, emlékeztem, hasonlatokat kerestem, csodálkoztam. Sok mindenben volt része Marjának. Végül hirtelen azt mondta:

— Volt egy nagy szerelmem — ebből a szempontból az életem szerencsésnek mondható. Sokat átéltem és sok mindent nem tudtam sikeresen befejezni. De ha újrakezdhetném az életemet, megint csak a harcot választanám.



A HÁBORÚ LEG- BORZASZTÓBB SZÜLEMÉNYE



Ennek az embernek a nevét első ízben negyvenkettő őszén hallottam, amikor az ellenség a Volgánál állt és a Szovjet Tájékoztató Iroda minden egyes jelentése — melyeket mi, akkori kisfiúk, el nem mulasztottunk volna meghallgatni — Sztálingrádból* érkezett közleményekkel kezdődött. A jelentésekben igen gyakran emlegették Rogyimcev tábornok 13. gárda-lövészhadosztályát, amely a legnehezebb védelmi állást foglalta el a Mamajev-Kurgan tövében. S ha reggel a rádióban közölték, hogy Rogyimcev gárdistái tartják a koráb-

*Sztálingrád — ma Volgográd.

Sztálingrád. A 62. hadsereg haditanácsa. Balról jobbra: K. Gurov, a haditanács tagja, V. Csujkov hadseregparancsnok, Ny. Krilov törzsparancsnok és A. Rogyimcev, a 13. gárdahadosztály parancsnoka



bi pozíciókat, mindenki tudta, hogy Sztálingrád még mindig a mienk, az ellenség nem tudott előre törni.

Amikor most, csaknem negyven évvel később találkoztam Alekszandr Rogyimcevvvel, azt gondoltam, hogy beszélgetésünk Sztálingrádról kezdődik majd. Ezért biztos voltam benne, hogy első kérdésemre — „A háború, melyik napja legemlékezetesebb az ön számára?” — a volgai csatáról kezd majd mesélni. Ehelyett váratlanul azt válaszolta:

— 1945. május 9. A győzelem napja. Bár az én hadtestem számára nem ez volt a háború utolsó napja. Mi május 13-ig harcoltunk, elszigetelt SS-csapatokra vadásztunk az erdőkben. De akkor is május 9. volt a legörömteljesebb és legemlékezetesebb.

— Emlékszik részletesen mindenre, ami ezen a napon történt?

— Hogyne. Április végén az 5. gárdahadsereg egységei, amelyhez az én 32. hadtestem is tartozott, Torgau körzetében elérték az Elbát és találkoztak az amerikaiak előrevetett egységeivel.

Már mindenki sejtette, hogy a háború végéhez közeledik, de délen, Csehszlovákiában továbbra is folytatta az ellenállást Schörner német tábornok egymillió fős hadserege, még azután is, hogy Berlin elesett és világossá vált: Németország nem kerülheti el a vereséget.

Május 5-én felkelés tört ki Prágában. Az 1. Ukrán Front egységei azt a parancsot kapták, hogy siessenek a csehszlovák elvtársak segítségére. Május 6-án elértük Drezdát. Az Elba egyik partján mi álltunk, a másikon a németek. Kevéssel ezelőtt az amerikai légierő csaknem teljesen lerombolta a várost. S most nekünk kellett bevennünk, a fasiszták pedig befészkeltek magukat a romok közé és szívósan ellenálltak, visszautasítva a megadásra való felszólítást.

Az én hadtestem a hadsereg támadási központjában helyezkedett el, ezért különösen nehéz dolga volt. Elhatároztam, hogy parlamentereket küldök a németekhez, de lelőtték őket.

Akkor felhívtam telefonon a város polgármesterét. Különös dolog volt ez — a fél város a mi kezünkben van, csupa rom, de a telefon működik és a front túloldalára is lehet telefonálni. Szóval felhívtam a polgármestert és elmagyaráztam neki, hogy hasztalan az ellenállás, a háborúnak máról holnapra vége és értelmetlen dolog az újabb vérontás. Adják meg magukat. Ő meg ezt feleli:

„Nem kaptam parancsot a kapitulációra.”

Mire én:

„Miféle parancsot? Kilátástalan helyzetben vannak.

Mire jó a felesleges vérontás?”

De ő csak a magáét hajtogatja:

„Nincs parancsom a megadásra.”

Méregbe gurultam:

„Mindjárt lesz parancs!”

Szanyko tábornok áttörő tüzérhadosztálya nehézlö-

Száznegyven nap és éjjel tartott a sztálingrádi csata. A képen: egy utcai harc



vegekből és reaktív sorozatvetőkből három sortüzet adott le az ellenséges tűzfészekre. A házakon rögtön megjelentek a fehér zászlók. Mi pedig délnek fordultunk, a Szudétákon át Csehszlovákiába.

Egyszer beértünk egy városba, ahol az útkereszteződéseknel még német forgalomirányító rendőrök álltak. Úgy látszik, autóinkat és gyalogosainkat a sajátjaiknak hitték.

Harckocsijaink előretörtek, menetből elsodorva az ellenség védelmét, mi pedig a nyomukban haladtunk és megsemmisítettük vagy fogságba ejtettük azokat, akik még ellenállást tanúsítottak.

Május 9-én végre Prágába értünk. A harckocsizók persze megelőztek bennünket. Ők már kora reggel megrohamozták a várost. . .

— S mikor tudta meg, hogy vége a háborúnak?

— Mělník városban. Georgij Poluektovval, az 5. gárdahadsereg tüzérségi főnökével üldögettünk hajnalban a főhadiszálláson, s egyszer csak a rádió hírt adott Németország fegyverletételéről. Ném akartuk

elhinni, tévedés, gondoltuk. Hiszen még itt, a közeliünkben harc folyik, géppisztolyok kelepelnek, német repülőgépek búgnak.

Vártunk, hátha megismétlik a közleményt. S csak amikor harmadszor hallottuk, akkor hittük el végre: győzelem! Megöleltük, megcsókoltuk egymást, majd kimentünk az utcára és örömünkben a levegőbe lövöldöztünk. Tűzijáték helyett...

— S bizonyosan eszébe jutott, hogy kezdődött a háború?

— Nemcsak a kezdet, úgy tűnik, a háború minden napja egyszerre jutott az eszembe. Minden, amit átéltem, bajtársaim, akiknek nem adatott meg, hogy megérjék a győzelem napját. Én ugyanis a háború első napjától kezdve a fronton voltam. Ha rövid időre vissza is rendeltek az előretolt állásokból, csak azért, hogy rendezsem a sorokat, és ismét harcba vezényeltek.

— Hol volt a háború kitörése napján?

— Akkoriban Ogyessza környékén egy légideszándandár parancsnoka voltam. Június 19. és 21. között dandárom éppen ejtőernyős gyakorlatot végzett. Katonáim egytől egyig derék fiúk voltak és mint mindig, most is jól ugrottak. Június 21-én estefelé jelentést tettem a katonai körzet törzsénél a gyakorlat eredményeiről és utána megkérdeztem Cserevicsenko tábornokot, a körzeti parancsnokot:

— Lesz-e háború, vagy nem?

— Magam sem tudom — felelte.

Látszott, hogy ezt a kérdést ő is számtalanszor feltette magának. A helyzet akkoriban rendkívül feszült volt, mindenre fel kellett készülni.

Hazautaztam. Késő éjjel volt, mire hazaértem, lefeküdtem aludni. Szokás szerint reggel hatkor bementem az egységemhez. Az ügyeletes jelentett:

— Az egységben minden rendben. Semmi

rendkívüli esemény nem történt. Csak kitört a háború, ezredes elvtárs.

— Hát miért nem keltettél fel előbb?

— Ezredes elvtárs elfáradt az utazástól. Nem akartam feleslegesen nyugtalanítani.

Hát így kezdődött számomra a háború. Dandáromat hamarosan harcba vezényelték. A deszánt-csapatok az akkori legújabb technikával — géppisztolyokkal, páncéltörő puskákkal — voltak felszerelve, ezért a legnehezebb frontszakaszokra küldték őket. Így kerültem a dandárral Kijev környékére. A várost védelmező más egységekkel együtt támadásba mentünk át és 18 kilométerrel visszavetettük a németeket. Persze mostani szemmel ez elenyésző siker. Mi az a 18 kilométer, amikor később a Volgától egész Berlinig nyomultunk előre? Ám 1941 nyarán ez jelentős győzelem volt. Rájöttünk, hogy a fasisztákat is meg lehet verni, hogy azok menekülni is tudnak. . .

Rogyimcev már máskor is szemtanúja volt a fasiszták menekülésének. 1936 őszén érkezett a harcoló Spanyolországba Pablito Goshes főhadnagy. A géppuska-kezelés rejtelmeibe avatta be az internacionalista és spanyol harcosokat, bemutatta, milyen csodákra képes a harcmezőn a mindig üzembiztos „makszim”.

Rogyimcev géppuska-lövész-tudományáról már akkor legendák keringtek. A spanyol polgárháborúról szóló egyik könyv szerzője azt írta, hogy Szása Rogyimcev állítólag géppuskával ki tudta rajzolni a céltáblán neve kezdőbetűit.

Megkérdeztem a tábornokot, igaz-e. Ő helyesbített:

— Ez nem igaz. Géppuskával nem lehet kezdőbetűket rajzolni: túl nagy a szórás. De nem lőttem rosszul. Különben hogyan tudtam volna másokat oktatni?

Hogy hogyan tudott löni, azt egyszer a gyakorlatban is kénytelen volt bebizonyítani. Madrid alatt történt az eset. Pablito akkor Enrique Listér hadosztá-

lyában volt tanácsadó. A marokkói gyalogság rohamot intézett ellenük, a köztársaságiaknak pedig pont akkor elromlott a géppuskájuk. A marokkóiak már egészen közel vannak, a géppuska pedig hallgat. Akkor Pablito tanácsadó a figyelőállásból az ellenség szeme láttára lerohant a domboldalon a lövészárokbá. Gyorsan megjavította a fegyvert és közvetlen közelből hosszú sorozatokat adott le a láncban előrenyomuló fasisztákra! Megmentette a helyzetet.

Ezért a hőstettéért Rogyimcevet (mert ő volt Pablito) a gyalogosok és lovaskatonák közül elsőként tüntették ki a Szovjetunió Hőse érdemrenddel.

— Ha mérlegre tenné a háború négy évét — kérdezem tőle —, ön szerint melyik időszak volt a legnehezebb?

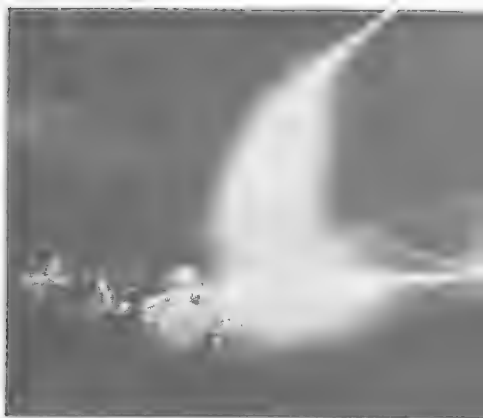
— A legnehezebb időszak? — ismétli meg a kérdést. — A negyvenegyes visszavonulás. Nem is az, hogy fizikailag is megverték, hanem hogy erkölcsileg elítéled magadat. Napközben harcok közepette visszavonulunk, este pedig beszállásolnak bennünket valamelyik faluba, beszélgetsz az emberekkel, teázol velük és közben tudod, hogy holnap te keletre vonulsz, ők pedig itt maradnak a németek által megszállva. Az volt a legfájóbb, hogy ott kellett hagyni városainkat, falvainkat, honfitársainkat...

— S mégis, mindezek ellenére ekkor is hittek a győzelemben? — kérdeztem.

— Hittünk. De bevallom, néha rám tört a kétségbeesés: ha így megy tovább, rosszul végződhet a dolog, helyrehozhatatlan baj történhet, amikor már lehetetlen lesz megmenteni a helyzetet.

— S ilyenkor mit csinált?

— Semmit. Egy darabig gondolkozik az ember, aztán újra kezdődik a harc. A harcban pedig minden nagyon egyszerű: az ellenséget verni kell, magunkat



pedig nem szabad ütni hagyni. Ott csak egyre gondolsz: győzni kell.

Őszintén szólva nekünk, deszantcsapatoknak könnyebb dolgunk volt, mint másoknak. Mi taktikailag és pszichológiailag is előre felkészültünk az ellenség hátában folytatott harcra. Negyvenegy őszén Konotop mellett bekerítették bennünket. Más egységek, amelyek sok embert és technikát veszítettek a véres harcokban, kis csoportokban törtek ki a bekerítésből. Így könnyebb volt eljutni a mieinkhez. Nekem is javasolták, hogy hasonló módszerrel próbálkozzam. Én azonban másként döntöttem. Azt mondtam a fiúknak:

— Elvtársak, vegyétek úgy, hogy bevetettek bennünket. Csak éppen nem kell ejtőernyővel ugranunk és előre megbeszélt helyen gyülekeznünk. Az egész dandár arra készült, hogy az ellenség hátában tevékenykedjen. Hát most elérkezett ez a pillanat.

Más bekerített egységek harcosai is csatlakoztak hozzánk, a dandár létszáma növekedett. Űtöttük a németet, az meg minket. Nekik páncélosaik voltak.

Nekünk páncéltörő puskáink és gyújtóüvegeink. A lövészárookban ülni és várni, hogy a páncélos 20—30 méterre megközelítsen, amikor el lehet találni az üveggel — ez már önmagában véve is hősiesség. A mi katonáink pedig nemcsak bevárták őket, hanem fel is gyújtották azokat.

Bárhogy is volt, végül Tyim térségében kitörtünk a bekerítésből és háromszáz foglyot, valamint egy gépkocsioszlopot is magunkkal vittünk. Akkor győzöttem meg ismételten arról, hogy a háborúban a legrosszabb a pánik. Amíg az ember nem csügged, semmi nem fog rajta.

— Hát Sztálingrádban talán könnyebb volt? — kérdezem Rogyimcevet.

— Sztálingrádban minden másképp volt. Ott szilárdan megvetettük a lábunkat és igyekeztünk mindent jobban csinálni, mint ahogy elvárták tőlünk... Össze sem lehet a kettőt hasonlítani... Ilyen még nem volt. Hadosztályunk védelmének mélysége legfeljebb fél kilométer, néhol mindössze száz méter, hátunk mögött a Volga, nincs hely sem a manőverezéshez, sem az átcsoportosításhoz. Este írom a jelentést a hadsereg-törzsnek: ennyi meg ennyi ellenséges rohamot vertünk vissza, ennyi meg ennyi ellenséges páncélost és gyalogost semmisítettünk meg, ennyi meg ennyi a mi veszteségünk. Erősítést kérek. Aztán tervet készíték másnapra: ebben a házban az első emeletről kell kifüstölni a németeket, abban a pincéből. Még speciális taktikát is kidolgoztunk: lyukat ütünk a falon, behajítunk egy gránátot, majd a résen át behatolunk.

Egyszer Jerjomenko frontparancsnok megkérdezett:

— Melyik szárnnyal támadjátok az ellenséget? Melyik a fő irány?

Mondom, az egyik házban a németek lent vannak, mi fenn. Ott a fő irány — lefelé. A szomszéd házban fordítva — felfelé, mert mi vagyunk a pincében...

Jerjomenko még dühbe is gurult, azt hitte, tréfával akarom elütni a választ. Pedig akkor valóban minden egyes házért, minden egyes emeletért külön harcot vívtunk.

— Mit jelent az ön számára Sztálingrád? — kérdezem a tábornokot.

— Második szülőházamat. Itt küzdeni és élve maradni azt jelenti, hogy újra születtem. Olyasminek voltam ott szemtanúja, amihez hasonlót se előtte, se utána nem láttam sehol.

Pedig van összehasonlítási alapja. 1941 és 1942 nehéz küzdelmei után jött a kurszki ív, a sandomierzi hídfőállás, Drezda bevétele, Prága felszabadítása. Másnak egy életre elég lett volna egyetlen ütközet is ezek közül, ő viszont átélte mindet. S ráadásul tarso-lyában volt Sztálingrád is.

A sztálingrádi csata történetében volt néhány kritikus nap — ha ugyan a több hónapos, szünet nélküli küzdelemből ki lehet emelni egyes napokat. Az első 1942. szeptember 13., amikor az ellenség megkezdte az ostromot és amikor úgy tűnt, nem lehet megtartani a várost. Ekkor vetették be Rogyimcev hadosztályát a városközpontot védő 62. hadsereg segítségére.

— Két éjjel tartott az átkelés — meséli a tábornok —, szeptember 15-re és 16-re virradó éjszakán, s rögtön harcba indultunk. A Mamajev-Kurgan a németek kezében volt, s Dolgov 39. ezrede rohamra indult. Két másik ezrede elfoglalta a pályaudvart, a sörgyárat, a malmot... A város lángokban állt. Repülőgépek százai bombázták a lakónegyedeket, ahol Csujkov hadserege tartotta magát. A németek körülfogták, s napról napra az a veszély fenyegetett, hogy a Volgába szorítják őket. Nehéz volt a védekezés. Az ellentámadás pedig lehetetlen. Mi mégis támadásba lendültünk.

— Szeptember 16-án este felmentem a Mamajev-Kurgánra. Még égtek a kilövött harckocsik, füstölög-



A kurszki csata.
1943. A szovjet csapatok támadnak

tek a bombatölcsekre. Mindenütt holtak és sebesültek heverték. Annyian voltak, hogy alig lehetett lépni tőlük. A legfantasztikusabb pózokban feküdtek, ahogy utolérte őket a halál: az egyik szúrásra emelt karral, a másik földbevájt ujjakkal, a harmadik futás közben esett el, de még halálában is fut... Mindössze néhány órával ezelőtt beszélgettem ezekkel az emberekkel, megjelöltem nekik a harci feladatot, sürgettem őket... Érti? Az igazat megvallva, a háborúban olyan gyakran találkozok az ember a halállal, hogy megszokja közelségét. Eltompulnak az érzései, közömbös lesz... Azt hiszem, ez a megszokás a háború legborzasztóbb szüleménye... Soha nem lehet azonban megszokni saját katonáink, harcostársaink pusztulását, akikkel megosztottuk örömünket és bánatunkat... S most itt fekszenek az általuk visszafoglalt Mamajev-Kurgan lejtőjén és soha többé nem állnak már fel.

Ilyen volt hadosztályunk sztálingrádi tartózkodásának első napja. Az első a száznegyvenből, amelyet itt kellett végigküzdenünk.

Rogyimcev akkor nem sejtette, hogy a Mamajev-Kurgan sokszor cserél még gazdát a jövőben, hogy a sok fém úgy összeszabdálja, az emberi vér pedig annyira átitatja földjét, hogy a következő tavaszon itt még a fű sem sarjad ki.

— Egy hét múlva a németek áttörték a bal szárnyat, elérték a Volgát, és a pályaudvart védő zászlóaljat elvágták a többi egységtől.

Napokon keresztül hallatszott a harc zaja. Megpróbáltunk áttörni az ellenséges gyűrűn, erősítést küldeni a folyón, de minden hiába. Az erők egyenlőtlenek voltak. A németek elfoglalták a pályaudvart, amikor csaknem minden védője elesett.

Később egy üszkös falmaradványon találtak egy feliratot: „Itt harcoltak a végsőig Rogyimcev hadosztályának gárdistái”. . .

Róluk írta húsz évvel később Alexander Werth angol újságíró, hogy éppen Rogyimcev hadosztályának katonái mentették meg Sztálingrádot szeptember második felében.

A tábornok folytatta:

— A jobb partra csak könnyű páncéltörő ágyúkat vittünk magunkkal, a többi tüzérség a bal parton maradt. A romok között nem tudott volna kibontakozni. Így aztán, ha jött a német és már nem volt mivel visszavernünk, magunkra vontuk a tüzet. . .

— Mi is ez?

— Amikor a mieink lönek ránk. . .

— Nem úgy értem, hanem milyen érzés?

— Milyen érzés? — ismételte a kérdést, amely láthatóan váratlanul érte —, milyen érzés. . . Ha pontosan lönek, örül az ember — találta fel magát.

— És ha eltalálják?

— Nem találják el. . . Nincs is idő ilyesmire gondolni. . .

Mindennek ellenére könnyebb dolgunk volt Sztá-



lingrádban, mint negyvenegyben. A volgai csatát megelőzően már Moszkva alatt megvertük egyszer a németeket.

De nem is ez a lényeg. Sztálingrádban érződött a szervezettség. Nemcsak erősebbek voltunk, hanem magabiztosabbak is. Folyamatosan érkezett a segítség a Volga bal partjáról. Csak kitartás kellett. Néhány egyszerű szót ismételtünk, mint egy eskü szövegét: „A Volgán túl nincs számunkra hely”. S bár előfordult, hogy az ellenség egészen a folyóig szorított vissza bennünket, mégis a városban maradtunk. Kitartottunk...

— Ön optimista? — kérdezem a tábornokot.

— Nem tudom... Talán...

Pedig nehezen találhatnék nála optimistább embert. Parancsnoki állását a vasúti pályatest alatt, egy nagy átmérőjű vízelvezető csőben rendezte be. A német lövedékek nem tudtak kárt tenni benne, de feljebb a töltésen volt egy vízduzzasztó, s a fasiszták kétszer is, a szó szoros értelmében kiöntötték a fedezékből a hadosztálytörzset. „Vízözönt rendeztek” — mondta tréfálkozva Rogyimcev. Gondolom, azért viccel, mert az elmúlt évek elhalványították azt a félelemérzést, amiben bizonyára része volt ott, az ellenség tüzeiben. S meg is kérdezem:

— Előfordult-e, hogy félt?

Életének több olyan esetéről tudtam, amikor farkasszemet nézett a halállal. Egyszer a gépkocsivezetője egy német megszállás alatt levő faluba robogott be... Egyszer pedig az országúton hat Messerschmitt támadt autójukra. Amikor a tábornok kimászott az út menti árokból, nyolc golyó ütötte lyukat számolt össze bőrkabátján és csizmanadrágján, de magán egy karcolást sem talált... A háború utolsó napján, amikor a Szudétákban a fasiszták leszállásába ütközött, csaknem

utolérte a halál. Azt mondja magáról, hogy szerencsés. Biztos nem vallja be, hogy előtte is ismerős a félelem. . .

— Egyszer nagyon féltem. A háború első hónapjában történt, amikor bekerítésben voltunk. A dandár törzsét német páncélosok támadták meg. A vezérpáncélos felment a fedezék tetejére és elkezdte azt „vasalni”. Szerencsére a fődém erős volt és a páncélos súlya nem volt elég arra, hogy agyonnyomjon bennünket. Akkor hátratolatott és megcélozta a tüzelőnyílást. Őszintén mondom, szörnyű érzés volt. Ha megpróbálunk kiugrani, hogy palackkal gyűjtsuk fel, akkor a géppuska kaszál le. Ha bentmaradunk, akkor is a halál vár ránk.

De minden nagyon szerencsésen alakult. Az első lövés fölé ment, a második a mellvédet találta el. Kiugrottunk, s látjuk, hogy a páncélos már ég — valakinek mégis sikerült felgyújtania. Gyorsan fel egy teherautóra, s ekkor az egyik katona kezében repesz érte a gyújtópalackot. Egy pillanat alatt fáklyaként égett az autónk, alig bírtunk kimenekülni belőle, az árkon át, be a bokrok közé, de senkinek nem esett baja. Később körkörös védelmet szerveztünk, majd pedig megkezdtük a bekerítésből való kitörést. . .

Ma már ő maga sem érti, hogyan sikerült akkor kimenekülniük a halál karmaiból. Tűnődik:

— Talán mert fiatal voltam és gyors lábú? . .

Rájöttem, hogy ő is és a többi katona is nem magától a veszélytől félt. Az volt a szörnyű, amikor védtelenek voltak a halállal szemben, amikor nem lehetett semmit tenni ellene: sem furfanggal, sem gyakorlottsággal, sem fegyverrel.

Sztálingrád védőiről még életükben legendákat költöttek. Helyesebben a róluk szóló egyszerű elbeszélés is túltesz minden legendán. A Január 9. téren álló nagy háromemeletes ház a volgai város kitartásának jelképe lett. Szeptember végén Pavlov szakaszvezető, Alek-

szandrov, Gluscsenko és Csernogolovij közlegények elfoglalták a házat. Rogyimcev térképén így jelent meg egy újabb támpont: a „Pavlov-ház”.

A ház később valóságos erődítménnyé változott: Afanaszjev hadnagy géppuskásai, Romazanov őrzető páncéltörői, utászok, mesterlövészek fészkeltek be ide magukat és 58 napon keresztül állták az ellenség dühödt rohamait. . .

Kérem, hogy részletesebben beszélje el, miféle emberek voltak ezek.

— Nagyszerű katonák — mondta Rogyimcev. — Pavlov nem sokkal azután, hogy megszállta a házat, megsebesült és kórházba került. Felterjesztettük őt a Szovjetunió Hőse kitüntetésre. De nem tudtuk, hogy őt magát hol keressük: nem adott hírt magáról, már arra gondoltunk, talán nem is él.

Később kiderült, hogy a kórház elhagyása után másik egységhez került, s így a kitüntetést csak a háború után kapta meg.

— Egyszóval mindennapi emberek voltak — szolt ismét a tábornok. — Tudod, vannak ilyenek: első látásra engedékenyek, jelentéktelenek. De ha eljön az ideje, úgy állnak helyükön, mint a kőszikla. Egyszer, egy támadás visszaverése után látom — a géppuska mellett Jegorov, az irányzó áll egymagában. Kérdem: „Hol vannak a többiek?” Ő meg azt feleli: „Mind elestek, tábornok elvtárs, én meg, mint az isten, egymagam vagyok három személyben”. A halál ott lépked a nyomában, de ő nem veszíti el a humorérzékét. . . Ilyen emberek védték meg Sztálingrádot. . .

Nem tetszik nekem, hogy úgy beszél a hőstetről, mint valami munkáról. Nehéz, veszélyes munkáról ugyan, de mégiscsak munkáról. Én másképp képzelem el a hőstettet. Próbálok „célozgatni”. Rogyimcev nem hagyja magát:

— Maguk, újságírók, mindig mindenben szépíteni akarnak.

— Akkor miért tudtak helytállni?

— Mást nem tehattünk. Vagy helytállunk, vagy meghalunk. Más kiút nem volt. Megesküdtünk: „A város feladására egyetlen elfogadható ok lehet — a halál”. Ezek nem voltak üres szavak. A Sztálingrádot védő minden hadosztály ennek szellemében harcolt. A Volga jelentette számunkra a végső határt, amely mögé nem volt szabad visszavonulni. . . S nem is vonultunk vissza. . .

Megpróbálom elképzelni, milyen volt Rogyimcev a sztálingrádi csata idején. 37 éves volt akkor. Dolgozószobájának falán függ egy régi fényképe. A fiatal tábornok (melle tele kitüntetésekkel) tekintete bátor, magabiztos. S ennek az embernek joga volt arra, hogy ugyanilyen bátor, fiatal emberek ezreit vezényelje olyan feladatok végrehajtására, amelyek tíz közül kilencnek vagy éppenséggel mind a tíznek az életébe kerültek. Ki adta neki a jogot, hogy mások élete felett rendelkezze? Most nem a katonai alárendeltségről beszélek. A parancsnok utasítása törvény a beosztott számára. Ez világos. Tisztán a dolog erkölcsi vonatkozása érdekel.

Talán az, hogy miközben hősies tettek végrehajtására küldte embereit, ő maga is kész volt azt teljesíteni? Vagy az, hogy a végletekig ragaszkodott katonáihoz, hiszen ő is közülük való volt, hús a húsból, vér a vérből? S amikor azt mondja, hogy szerencséje volt, mert kiváló harcosoknak lehetett a feljebbvalója, én tudom: katonái is büszkék voltak parancsnokukra. S életrajzuk is mindenben hasonlatos volt.

Az egykori Orenburgi kormányzósághoz tartozó Sarlik nevű faluból származik, apja nincstelen szegényparaszt volt, tizenkilencben halálra verték a fehérek. A tizennégy éves Szása lett az öttagú család feje.

Rossz termés, éhínség következett. Rogyimcev nap-számba szegődött, volt tehénpásztor, cipészsegéd, huszonkét éves korára kitanulta az élet nehéz mesterségét és mindössze öt osztályt végzett.

Számára a hadsereg jelentette az egyetemet, annak köszönhet mindent: tudását, helyét az életben, hírnevét. Közlegényként kezdte, s vezérezredesként végezte be pályafutását. Gyermekkorai álma volt, hogy hivatásos katona legyen. („Életem legboldogabb napja? Amikor elvégeztem a katonaiskolát, felöltöttem a vadonatúj, ropogós kardszíjat, s keményen megvetettem a lábam. . .”) Lelke legmélyén azonban egyszerű falusi ember maradt. („Nagyon szeretek kaszálni. Fürjek rikácsolnak vagy egyenesen a lábam alól röppennek fel, s szállnak alacsonyan. . .”)

Jellemének lényege ebben a parasztosan komótos, jó szándékú hozzáállásban, végtelen türelmében és szívósságában rejlik, abban, hogy a legkilátástalanabb helyzetekben is képes reménykedni. Megint előhoza-kodom az optimizmussal. Rogyimcev nevet: „Nem a jelzők a fontosak”.

Még egy utolsó kérdés:

— Négyévig tartott a háború. Sok keserűséget élt át, de voltak örömök is. Megérttem, hogy a Győzelem napja volt a csúcspont, a legboldogabb nap. De ha nem egy napot veszünk, hanem egy időszakot, akkor melyik volt a legemlékezetesebb idő? Milyen esemény? És miért?

— Ilyen gyakran előfordul a háborúban. Visszaver-tünk egy rohamot — öröm. Levél jött hazulról — ez is öröm. Farkasszemet néztem a halállal, de sikerült kijátszanom őt — diadal. Pedig szinte minden nap találkozhattunk vele. Nem is értem: az egész háború-ban végig a fronton voltam, és mindössze egyszer sebesültem meg. Az is csak egy könnyű karcolás volt. Pedig hányszor előfordulhatott volna. . .

S még egy tulajdonság, amit nehéz egy szóval kifejezni: az igazságra, a mindenkihez érdemei szerint való objektív hozzáállásra való törekvés, az az igény, hogy minden megfeleljen az igazságnak és mindenki, aki megérdemli, megfelelő elismerésben részesüljön.

A megbecsülés nem került el: a Szovjetunió kétszeres Hőse, 32 kitüntetés birtokosa. De tisztában van azzal, hogy a dicsőséget igazságosan meg kell osztani katonáival. Ezt így fejezte ki:

— Nem egyedül harcoltam. Mindenkiről meg kell emlékezni..

$$z = z^0$$

$$n = 10$$

$$\frac{\sum (K_a C^2) + \sum (K_r A^2)}{\sum (M_i B_i) + \sum (K_r A^2)}$$

$$y = y^0$$

$$z = z^0$$



$$x = \frac{x' + y'}{\sqrt{1 - v^2/c^2}}$$

$$y = y^0$$

$$\sum (K_a C^2)$$

$$\sum (K_r A^2)$$

$$m = 2$$

$$x' + y'$$

$$\sum (M_i B_i) + \sum (K_r A^2)$$



EGYSZERŰEN MEGELŐZÖTT BENNÜNKET

Találkozásunk előtt azt hittem, jól ismerem ezt az embert. Ez érthető: a világ legmagasabb építményének tervezőmérnöke akaratlanul is romantikus és ábrándozó léleknek tűnt számomra.

Most, hogy véget ért Nyikolaj Nyikityinnel folytatott beszélgetésem, rájöttem, hogy nem egészen ilyennek képzeltem el őt.

Azt kérdeztem tőle:

— Mely tervek kidolgozása szerzi a nagyobb örömet: azoké, amelyeket kedvtelésből készít, vagy azoké, amelyek alapján biztosan felépítenek valamit?

A kérdés számomra természetesen tűnt, főleg azután, hogy Nyikityin maga említette a szekrényében fekvő mappacsomót: „Csak úgy, szabad időmben papírra vetettem egyet s más”. Tudtam, hogy e között az „egy s más” között ott lapulhat egy háromszáz szintes ház vagy a négy kilométer magas tv-torony tervvázlata, amit a japánok akartak felépíteni. Ez és még sok más elképesztő terv semmiképpen sem tartozott Nyikolaj Nyikityin közvetlen hivatali teendői közé, és csak a „kedvtelésből”, vagy ahogy ő megfogalmazta, „esti műszakban” végzett munka következtében látott napvilágot.

Egyszer egy ilyen „esti műszakért” — a világ legmagasabb tv-tornyának tervéért, amelyet Osztankinóban* építettek fel — Nyikityin tekintélyes díjat kapott. Az osztankinói tv-torony terve tulajdonképpen nem vonatkozott közvetlenül arra a két szervezetre, amelyekben Nyikityin egyidejűleg alkalmazásban állt, amikor az első megbeszélések egyike folyt a Moszkvában építendő supermagas tv-tornyról. Nyikityin véletlenül került e megbeszélésre és — mint mondja — véletlenül elszólta magát, hogy a tornyot vasbetonból lehetne felépíteni. Háromnapos határidőt ajánlottak fel neki, hogy benyújtsa a tervet. El is készült vele. Később az események úgy alakultak, hogy a tornyot sok vita és tárgyalás után mégiscsak Nyikityin terve alapján építették fel, s most karcsú sziluettje Moszkva bármelyik pontjáról látható.

A tv-tornyáról szóló valamennyi karcolatban és riportban feltétlenül megemlítik a „háromnapos határidőt”, mint a leghálásabb és legérdekesebb részletet. Naiv dolog lenne azonban azt hinni, hogy egy ilyen hatalmas létesítményt csak úgy kapásból, „felső sugallatra” lehet megalkotni. Biztosan régen érlelődött benne már az ötlet, gondoltam. S nyilván számos álmódzó és fantasztá van még, akik szintén valamilyen képtelen ötletet dédelgetnek. Csak éppen az ösztönzés hiányzik, hogy a tervek betonban és fémbe öltsenek testet.

— Semmit sem tervezek csupán a fantáziámra támaszkodva — tette fel rögtön a pontot az i-re Nyikityin. — Valamennyi tervem realiztikus. Akár azonnal vasbetonba lehet őket önteni.

— Még azt a háromszáz szintes házat s a Fudzsija-

* Osztankino — a XVIII. század végéről fennmaradt építészeti műemlék (Seremetyev gróf egykori kúriája). Jelenleg Moszkva e kerületében található a Központi Televízió épülete és a világ legmagasabb tv-tornya (530 m).



Moszkva. 1970. M. Keldis, a Szovjetunió Tudományos Akadémiájának elnöke átnyújtja Ny. Nyikityin mérnöknek a Lenin-díjat

mánál magasabb tv-tornyot is, amelyek megvalósítási lehetőségével az újságok foglalkoztak? — kérdeztem kétkedve.

— Még azt is. Számításokkal bebizonyíthatom. Amikor az ismert japán cég felajánlotta intézetünknek, hogy vegyen részt a négy kilométer magas tv-torony tervezésében, én nem tartottam fantasztikusnak az ötletet. Egy ilyen létesítmény felépítése hihetetlen nehézségekkel, óriási költségekkel jár, de megvalósítható. A japánok tulajdonképpen épp a nagy kiadások miatt mondtak le tervükről: nem érte volna meg azt a reklámot, amihez a cég a torony révén jutott volna.

Ami pedig a háromszáz szintes házat illeti, úgy józanul mérlegelve a dolgot, nincs ebben semmi szenzációs. Műszakilag lehetséges egy ilyen ház felépítése. Szükségét szintén könnyen meg lehet indokolni. Városaink gyorsan terjeszkednek, hatalmas területet foglal-

nak el. Sok hasznos terület vesz el így. Csak egy kiút van: a felfelé építkezés.

— Ez az épület is vasbetonból lenne?

— Nem. Fémről és üvegből állítanák össze, műanyagok és más korszerű építőanyagok alkalmazásával. Nem egyszerű ház lenne ez, hanem egy egész házváros százezer lakossal, egy acél felhőkarcoló, melynek magassága egy kilométer, az alap hossza pedig kétszázötven méter. Az alsó szinteken gépkocsigarazsok és egyéb szolgáltatások működnének. Feljebb intézmények, üzletek, presszók, éttermek, sportcsarnokok, lakótömbök. Az egész épület elemekből állna, amelyeket különböző változatokban lehet összeállítani, bizonyos közökön belül hallokat, mozikat, pálmaházakat, óvodákat kialakítva. Az elemek kölcsönösen helyettesíthetők, ezáltal a házat időről időre át lehetne építeni, alakítani, az újabb követelményeknek megfelelően, s ezért erkölcsileg soha nem évülne el.

Ez az elv szigorúan véve nem új. Számos régi moszkvai épület egy egyszerű, s mint kiderült, ésszerű módszer alapján épült: két hosszú fal kívül, két hosszú fal belül, s a válaszfalak variálásával különböző méretű és rendeltetésű helyiségek alakíthatók ki. Ezek a házak hatvan-száz évig szolgáltak szállodaként, hivatalként, kollégiumként, lakóházként, s mindannyiszor könnyű volt őket átalakítani és új rendeltetésükhöz idomítani. E tulajdonságuk révén egyébként fokozódott az épületek rentabilitása is. A háromszáz szintes felhőkarcoló esetében is ez lenne a helyzet. Ehhez még hozzájön az, hogy a városközpontban levő számos telek árát megtakarítják, kevesebb közműre van szükség, a lakók pedig megspórolhatják az otthon és a munkahely, üzletek, mozik, színházak közötti utazással töltött időt. . . Ezekben a ház-városokban sokkal kényelmesebb lesz az élet, mint a hagyományos házakban. A széttolható üvegfallal felszerelt lakások mindig

napfényesek és levegősek lesznek. Mivel ebben a házban minden helyben lesz, az emberek több időt szentelhetnek a pihenésnek, alkotásnak és családjuknak.

— Ezek szerint az ön felhőkbe nyúló épületében minden fantasztikum ellenére a gyakorlati célon kívül még régi hagyományok is megtalálhatók?

— Természetesen. Általában soha sem szabad fetisizálni az újat csak azért, mert új. A régi, a hagyományos lépten-nyomon sok ésszerű dolgot rejteget. Nem szabad figyelmen kívül hagyni a már felgyülemlett emberi tapasztalatot. Elődjeink ismeretei segítségével gyorsabban haladhatunk előre, a régire támaszkodva újat hozhatunk létre.

Akkor nem sejtettem, hogy még visszatérünk erre a mellékesen elejtett gondolatra, mert beszélgetésünk mintha más mederbe terelődött volna.

Meghánytuk-vetettük, milyen létesítmények építésében vett részt Nyikityin. Igen érdekes lista alakult ki. A krími Aj-Petri hegyre tervezett szélerőmű kétszáz méteres tornya. A Szakszervezetek Székházának a terve, a Moszkvai Egyetem felépítése a Lenin-hegyen, valamint a moszkvai magasépületek, a volgo-grádi Haza monumentális szobra (a sztálingrádi csata hőseinek felállított emlékmű-komplexum jelképes nőalakja), s végül az osztankinói tv-torony. . .

Nyikolaj Nyikityin e „magasröptű” orientációjából arra következtethetnénk, hogy szabad idejében feltétlenül olyan terveket készít, amelyek az „ eget kárcolják”. Kiderült azonban, hogy az 1951-ben Állami díjjal jutalmazott „esti műszak” terméke egy textilgyár építésénél alkalmazott csúszózsálasági módszer meghonosítása volt a műhelyek földemjének kialakításakor.

— Nagyon érdekes és bonyolult feladatot kellett akkor megoldanunk — élénkült fel Nyikityin. — Ez

számottevően meggyorsította és olcsóbbá tette az építkezést...

— Önt mégis egész életében a magasépületek vonzották...

— Szerintem ez merő véletlen. Nem hinném, hogy különös tehetségre volna szükség a toronyépítésben. Csak érteni kell a szakmánkhoz, a többi magától megy. Engem azért hívtak folyton a magasépítéshez, mert szakemberként tartottak számon a szélterhelés kiszámításában. S ha igazán őszinte akarok lenni, akkor elárulhatom, hogy engem tulajdonképpen egyedül a vasbeton érdekelt és vonzott egész életemben.

Szeretem ezt az anyagot. Azt hiszem, ismerem és van hozzá érzékem, bár még számomra is sok érthetlent és zavarosat tartalmaz.

— Mégsem lehet pusztán a véletlen műve az ön „magasépület-profilja”...

— Valószínűleg ebben is logika volt: ugyanis egész életemben érdekelték a bonyolult feladatok. Ez érthető is: minél nehezebb a feladat, annál nagyobb teret kap a kutatás, annál nagyobb ugrással haladunk előre, ha megvan a megoldás, s az alkotó annál nagyobb élvezetét leli abban, ha erőfeszítése nem veszett kárba, hogy ötlete, új konstruktív javaslata testet öltött. A magasépítés tele van nehézségekkel, ezért különösen érdekelt engem.

De vajon könnyű-e kitalálni és elvégezni egy vasbeton gerenda vagy födém számításait, amelyeket ezer, tízezer, százezer ház, üzem, gyár építésénél alkalmaznak majd? Egyáltalán nem könnyű. Általában az embernek magának kell kitűzni a nehéz feladatot és megoldására törekedni.

— Azért, hogy próbára tegye önmagát, hogy tudja, mire képes? — próbáltam segíteni.

— Egyáltalán nem azért — mondta Nyikityin. — Ha az ember nem tűz ki maga elé valamilyen jelentős

feladatot, akkor nem tudja létét megtölteni tartalommal.

. . . Minden reggel hat órakor kel, hogy még munkába indulás előtt dolgozni tudjon ötletein, amelyek egy pillanatra sem hagyják nyugodni. Mint már említettem, nekik szenteli esti szabad idejét is. Még ha szabadságon van, akkor sem tud tétlenül heverni a tengerparton, mindig épít — kövekből, homokból, bármiből, ami a keze ügyébe kerül. Ez a munkaszomj érthető.

Mást nem értek. Hogyan kristályosodik ki az ötletek sokaságából az az egyetlen, legkiforrottabb és legtökéletesebb, amely szinte magától „kívánczik betonba”? S hogyan lehet előre megtudni, hogy haladást vagy visszafejlődést, esetleg egy helyben topogást jelent majd? Mesélik, hogy amikor Einsteint megkérdezték, hogyan születik egy-egy felfedezés, ő tréfásan így felelt: „Nagyon egyszerűen. Mindenki tudja, hogy ez vagy az lehetetlen. Akad véletlenül egy tudatlan fickó, aki nem tudja. Ő lesz aztán majd a felfedező.”

Ezért megkérdeztem:

— Mit gondol, léteznek-e még korunkban véletlen felfedezések? Most, amikor a környezetünket olyannyira áttanulmányozták és átkutatták, el lehet-e még kápráztatni az emberiséget valami egyszerű, szinte kézzelfogható megoldással?

— Azt hiszem, kimeríthetetlen az embernek az a képessége — akárcsak az ismeretszomja —, hogy új megoldásokat találjon. Ez a két tulajdonság elválaszthatatlan. Nem mindenkinek adatott meg, hogy Newton törvényeihez hasonlókat fedezzen fel. De az egyes emberek által elért szerényebb eredmények is az emberiség közkincsévé válnak, a fejlődést serkentik. Hogyan születnek a felfedezések? Különféleképpen: vagy egy már ismert dolog analógiájára, vagy annak ellenté-

teként. Gyakran előfordul, hogy hasznosnak bizonyul valamit fordítva megpróbálni.

Nyikityin elhallgatott, én pedig megkérdeztem:

— Ön milyen módszer alapján tervezte az osztankinói tv-tornyot — valaminek az analógiájára vagy fordítva?

— Inkább az analógia alapján. Eleinte fantasztikus létesítménynek tűnt számomra. Még olyasmi is eszembe jutott, hogy ferdére kellene építeni, óriási merevítők segítségével. Es egyáltalán olyanra, amilyen még nem volt. Nyilván a méretei is közrejátszottak eszme-futtatásomban: ha ez lesz a világ legmagasabb tornya, akkor külsőre is szokatlannak kell lennie. Lassanként azonban kialakult bennem mai formája. Éppen mielőtt nekifogtam volna a tervezésnek, Stuttgartban jártam és ott láttam egy 210 méter magas tv-antennát. Vasbetonból volt. Nagyon megkapott a konstrukció egyszerűsége. Rájöttem, hogy ugyanilyen módszerrel fél kilométer magas tornyot is fel lehet építeni. Amikor aztán elfogadták a javaslatomat, csak a méretezés maradt hátra. Tisztán mechanikai és matematikai számítások.



Először hitetlenkedve fogadtam szavait. Az osztankinói tv-tornyot a világ minden szakembere kiemelkedő és eredeti építészeti megoldásnak ismerte el. Most alkotója azt mondja, hogy csupán megnagyobbította a 210 méteres tornyot 530 méterre. Aztán rájöttem, hogy helytelenül értelmeztem szavait az analógia jelentőségéről a kutatásban. Hiszen Nyikityin nem az idegen vívmány egyszerű ismétlését érti ezalatt, hanem valami egészen mást. A már összegyűjtött ismeretekre támaszkodva újabb lépést tett előre, minőségileg magasabb fokra emelkedett. S ha most egy újabb szupermagas létesítmény tervezésébe fogna, az osztankinói tv-torony lenne az újabb támpont a következő fokozathoz. Amikor a stuttgarti tornyot vette alapul, ezzel egyszerűen tiszteletét fejezte ki elődjei munkájával szemben.

S hogy biztos legyek abban, hogy végül is helyesen értelmeztem szavait, megkérdeztem:

— Melyik terve áll legközelebb a szívéhez?

— Mégiscsak az osztankinói tv-torony. Amikor megkezdődött az építkezés, sokáig nem tudtam hozzászokni a gondolathoz, hogy én voltam az, aki az emberek százait erre a munkára irányította. Nem titkolom, kellemes érzés volt. Még most is az öröm érzése fog el, ha kocsival megyek a városban és hirtelen szemembe ötlük hegyes csúcsa.

— Ez érthető. Mindig örömteli tapasztalni az ötletek gyakorlati megtestesülését...

— Azt hiszi, hogy a megvalósított tervek csak sikerélményt adnak alkotójuknak, a meg nem valósultak pedig elcsüggesztik? Szó sincs róla. Előfordul, hogy a megvalósított mű teljesen kimeríti az embert. Amikor valami újat javasolunk, nincs semmiféle biztosítéka annak, hogy nem számítottuk-e el magunkat, mert még nem tudjuk, hogyan is fog viselkedni egy-egy konstrukció vagy építőanyag az új körülmé-

nyek között. Senki sem tudja. Nincs még erre vonatkozó tapasztalat.

— Minden megvalósulatlan tervben rejlik azonban egy pszichológiai robbanóakna: a kudarc miatt az alkotó elveszti önbizalmát.

— Hát igen, előfordul. Különösen, ha az ember egész életében csak egy lóra tesz fel. Nem tudom, mások hogy vannak ezzel, de az én „megbukott” terveim nagyobb részét saját magam vetettem el: ésszerűbb megoldást találtam helyettük.

— S nem sajnálja a kárba vesztett időt?

— Miért sajnálnám? Az új keresése mindig egy folyamat. S ha ma a tegnapinál jobb megoldást találtam, ez azt jelenti, hogy újabb lépést tettem előre.

Közelebbről megismerkedve Nyikityin munkáival és terveivel, az ember önkéntelenül arra a megállapításra jut: szerencséje volt az életben. Amikor például a kandidátusi disszertációját védte, munkája annyira megtetszett az opponenseknek, hogy ők egyhangúlag a műszaki tudományok doktora fokozatra adták le szavazataikat.

Sikerei viszont egyedül a szerencséével nem magyarázhatók. Más képességre is szükség volt.

Szibéria ősi fővárosában, Tobolszkban született, tíz évvel a Nagy Októberi Szocialista Forradalom előtt. Gyermekkorá Isimben* telt el, később a család Novoszibirszkbe költözött. Itt fejezte be a középiskolát, majd felvették a Tomszki Műszaki Egyetemre. Látzólag minden simán és egyszerűen ment. Amikor megkérdeztem:

— Kinek tartozik a legnagyobb hálával az életben? —, azt felelte:

— Édesanyámnak.

* Isim — körzeti székhely a Tyumenyi területen.

Majd mesélni kezdett családjáról, gyermekkoráról, s rájöttem, hogy nem is volt oly könnyű számára az egyetemi végzettség megszerzése.

— Szüleim tanulatlan emberek voltak — mondta. — Apám egész életében írnokoskodott. Anyám háztartásbeli volt. Leghőbb álmuk az volt, hogy belőlem tanult ember váljak. Amikor felvettek az egyetemre, valóságos örömnünepet ültek, ez volt életük legnagyobb eseménye. . . Tudós lesz a fiuk! Nálunk a családban édesanyám játszotta a vezető szerepet. Ő nevelt, ő csiszolta nyiladozó értelmemet, munkaszerepetet oltott belém. Mindent, amit elértem, neki köszönhetek.

Ebben a családban becsben állt a munka. Az emberek megítélésekor a munka szeretete volt a fő kritériumuk. Amikor tanítói felől faggattam Nyikityint, ő minden egyes név után megjegyezte: „Nagyon tiszteletreméltó ember” vagy „Tiszteletre méltó tulajdonságokkal rendelkező ember”.

S amikor részletek után érdeklődtem, kiderült, hogy ezek a „tiszteletre méltó tulajdonságok” nem egyebek, mint a munka iránti szeretet és becsületes hozzáállás, szakismeret. S ha valaki mások munkaszeretetét mindennél többre értékeli, akkor nyilvánvaló, hogy ő sem a munkakerülők táborából való.

Egyvalami lepett meg a legjobban. Nem csodálkoztam volna, ha kijelenti, hogy úgymond mi, építők vagyunk az élet sója, a földön és a föld alatt minden a mi kezünk munkája. De nem mondta ezt, még csak nem is tett célzást ilyesmire.

Nyikolaj Nyikityin fiáról is szó esett, aki fizikus lett, s én finoman puhatolóztam, nem bántotta-e az apát, hogy fia nem lépett az ő nyomdokaiba.

— Teljesen igaza van, hogy más pályát választott. A fiam kissé lenézi az én foglalkozásomat, mert mi mindent eléggé megközelítően, primitív módszerekkel

számolunk ki. A fizikusok számára viszont a pontosság mindennél fontosabb. Ezenkívül a kutatások a gyakorlati alkalmazáson kívül tisztán elméleti felfedezésekre is vezethetnek. A fiamnak imponál, hogy egy papírlapon korszakalkotó felfedezéseket tettek. A fizikusok gondolatokkal bizonyítják be igazukat, nem pedig könyökkel. Az építészetben nagyon bizonytalanok a létesítmények értékkritériumai. Itt gyakran érvényesül a szubjektivizmus.

Tudja, a személyes tapasztalat csak akkor vethető latba, ha mások által ellenőrizhető és alátámasztható. Nálunk, építőknél, mindig két fél van jelen: az építész és a tervezőmérnök — akik gyakran nem értik meg egymást. Az építészet művészet, nem pedig tudomány. Egyetlen építész sem tudja világosan megmagyarázni, hogy ez vagy az miért jó, illetve rossz. Magyarázatai szubjektívek, nem mindig érthetők és meggyőzőek a tervező számára, ugyanis az utóbbit csupán a konstruktív megoldás műszaki megalapozottsága érdekli. Mindketten más-más „nyelven beszélnek”.

Én természetesen a mérnökök pártjára álltam és egy-két kritikai megjegyzést tettem az építészekre, de Nyikityin helyesbített:

— Őket sem szabad bántani. Az építészeknek nehezebb dolguk van, mint nekünk. A tervező legalább számításokkal, képletekkel, számokkal be tud bizonyítani valamit, nekik viszont nincsenek objektív bizonyítékaik.

Később pedig, amikor megkérdeztem, hogyan viszonyul azokhoz, akik ellenzik ötleteit, számomra teljesen váratlanul ezt válaszolta:

— Soha nem ragaszkodtam foggal és körömmel az elképzeléseimhez. Az opponenset mindig meg kell hallgatni. Ezenkívül azt tartom, hogy szükséges és hasznos emberi tulajdonság az óvatosságra való törekvés, a kockázatos megoldások elkerülésének vágya.

Ha valaki természetes módon vonzódik a jól bevált megoldások felé, ez korántsem jelent maradiságot.

Hát ennyi volt a beszélgetésünk. Állíthatom, hogy tévedtem, amikor Nyikityinben csak romantikus és fantasztá lelket sejtettem.

Azt is mondhatnám, hogy egyáltalán nem tévedtem, hanem Nyikityin valami ismeretlen okból szerénykedik, mindennapinak, hétköznapiinak tünteti fel önmagát és terveit is.

Azt hiszem, valahol a kettő között rejlik az igazság. Nyikityin minden képzeletet felülmúló tervei — ez az ő mostani világa. Ebben él, ebben lélegzik. Látja terveinek jó és rossz oldalát, tudja, hol és mikor keletkeztek, mivé változnak egy vagy több évtized múlva. Nekünk, be nem avatottaknak, romantikusnak tűnnek ezek a tervek. Ha megvalósulnának, megszoknánk őket, mint ahogy megszoktuk az osztankinói tv-tornyot is. Amíg csak papíron léteznek, azt mondjuk róluk: fantasztikum. Ő nem mond semmit — számol, latolgat, arra törekszik, hogy ne csak a szerkezet működését értse meg, hanem azt is, hogyan fogja szolgálni az embereket tíz vagy száz év múlva.



MINDIG A REPÜLÉSRŐL ÁBRÁANDOZTAM...



Oleg Antonov* annyira elfoglalt ember, hogy szigorúan beosztott nappirendjébe egyszerűen lehetetlen beiktatni valami mást, ami nem kapcsolatos munkájával. Erről meggyőződhettem, amikor sokáig hasztalanul próbáltam vele megbeszélni a találkozónkat. Egyetértett abban, hogy találkozoznunk kellene. Megadta az időpontot is. Aztán máskorra halasztotta. Egyszer már el is utaztam Kijevbe és este elmentem a lakására, ahogy megbeszéltük. De ő akkor már

*Oleg Antonov — akadémikus, a Szocialista Munka Hőse, Állami és Lenin-díjas repülőgép-főkonstruktor.

útban volt Moszkva felé valamilyen sürgős ügyben.

Valószínűleg már le is mondtam volna szándékomról, ha egy körülmény nem ösztönzött és nem táplált volna bennem reményt arra, hogy ne hátráljak meg.

Hogy miért, nem tudom, de az embereknek van egy gyengéjük: szívesen emlékeznek vissza ifjúkorukra. Csak meg kell találni a szálát, amibe belekapaszkodhat az ember. . . Akadt is ilyen szál, és én végül is éltem az alkalommal. S ekkor Antonov azt mondta:

— Holnap pontosan háromkor várom.

Találkoztunk. A kölcsönös üdvözlések után átnyújtottam neki egy 1924-ben megjelent folyóirat köteget kitevő fényképreprodukcióit, s azonnal megsejtettem, hogy ez alkalommal bőven lesz időnk a beszélgetésre, bár ő ezt egy szóval sem említette, hanem a következőket mondta:

— Egyszer kiszámoltam: 21 éve dolgozom Kijevben, s ez idő alatt 549-szer voltam kiküldetésben Moszkvában.

Nehéz lett volna eldönteni, mit is akar ezzel mondani: magyarázkodni, hogy miért nem tudtunk előbb találkozni, vagy csak egy statisztikai érdekességet közölt a főkonstruktor életéből. Mindenesetre így is, úgy is megvizsgáltam a számot. Kiderült, hogy csak Moszkvába minimum kéthetente egyszer utazik. Ezenkívül azonban számtalanszor megfordult az ország különböző városaiban és külföldön. Repülőgépei berepülésein is részt kellett vennie. Ha gépei új légi útvonalon kezdtek közlekedni, megint csak ott kellett lennie a próbarepülésen és a saját szemével meggyőződnie, milyen körülmények között üzemel a gép és mit kell még tennie, hogy az a mostaninál is megbízhatóbbá és gazdaságosabbá váljék.

Ezek a véget nem érő kiküldetések azonban korántsem képezik munkájának fő részét. A lényeg természetesen Kijevben maradt, a tervezőirodában, melynek ő



Az első vitorlázó repülőgép (húszas évek), amely Oleg Antonov terve alapján épült. Maga a tervező hajtja végre a próbarepülést

a vezetője. Az óriási kollektívában, ahol az új ötletek, tervdokumentációk születnek, amelyek majdan az AN betűpárossal megjelölt új repülőgépekben öltenek testet. Mikor is érne rá újságírókkal találkozni?! S csak örülni tudtam, hogy kezemben tartom azt a szálát, amelynek vége több mint fél évszázados múltba vezet vissza.

...A fényképmásolatok sok mindent felidéznek.

A központi napilapok 1923 végén hírül adták, hogy a következő év januárjától rendszeresen megjelenő *Szmena* új ifjúsági folyóirat pályázatot hirdet egy vitorlázó repülőgép tervezésére. A folyóirat nyolcadik és két következő számában pedig nagy cikk kíséretében leközltek a szaratovi Sz. Antonov tervrajzait, s ismertették a hazai vitorlázó repülés helyzetét. A nyolcadik szám címlapja is a témába vágott: a folyóirat nevét viselő vitorlázógép siklik a magasban, s a pilóta nyakában lobogó sál a repülés sebességéről tanúskodik. A rajz szerzője ugyancsak a Volga menti Antonov

volt, csak éppen a sálat és a folyóirat nevét rajzolták rá később a szerkesztőségben.

Néhány helyreigazítás.

A *Szmena* közleményébe sajtóhiba csúszott. A vitorlázó repülőgép tervezője nem Sz., hanem O. Antonov volt. Ebben még akkor is nehéz lenne kételkedni, ha nem maga a tervező igazolta volna. Bármilyen csodálatra méltó dolog, de első vitorlázó repülőgépe már fél évszázaddal ezelőtt magán viselte a jövő Antonov-repülőgépek jellemvonásait: magasra emelt szárnyak, kissé nehézkes törzs. Ugyanez a kéz tervezi majd később az AN—2-t, az AN—10-et, az ANTEUS-t, s ha a *Szmena* címlapján ábrázolt vitorlázó repülőgéphez hozzárajzolnánk két hajtóművet, nagyon hasonlítana a Pcsolka nevű mini-repülőgéphez, amelyet szintén Antonov tervezett.

Azon a pályázaton Antonov első díjat kapott, több helyezett viszont nem is volt: egyedül ő küldte be tervrajzait a folyóirat szerkesztőségébe. Ez kuriózumnak számítana, ha nem vennénk figyelembe, hogy 1924-et írtak akkor. Bármennyire is igyekezett a cikk szerzője ecsetelni a vitorlázó repülés jelentőségét, amelytől már csak egy lépés „...a kis teljesítményű repülőgép, az úgynevezett légi motorkerékpár megvalósulásáig”, érezhető volt, hogy a vitorlázó repülőgép még szokatlan újdonság, az az öt-hat sportkör pedig, amely akkoriban létezett az országban, nem jelentett többet, mint néhány szál fa, ami még nem erdő.

Bárhogy is volt, Antonovot meghívták a Krímben 1924 augusztusában megrendezendő próbarepülésekre. Antonov sietve befejezte repülőgépét és vonattal útnak indult a Volgától Feodoszijába. Onnan még jó húsz versztet* zötyögött egy nyikorgó szekéren Kokte-

*Verszt — régi orosz hosszmérték, 1,0668 km.



Oleg Antonov, Jurij
Kurlin berepülőpilótával

belig*. De mindez majd később történik...

Fél évszázad alatt a tizennyolc éves szarátovi fiúból, aki sikertelenül próbálta levegőbe emelni első vitorlázó repülőgépét, repülőgép-gyártó cég vezetője, főkonstruktőr lett, akinek egyik gépe 1965 és 1968 között a legnagyobb és legteherbíróbb volt a világon. Ötven év alatt félszáz különböző vitorlázó repülőgépet tervezett és tizenegy repülőgéptípust dolgozott ki. Minden ember hivatásának van forrása, kiindulópontja, ha úgy tetszik, impulzusa, egy még nem teljesen tudatosult ábránd, amivel jó lenne foglalkozni és amiből idővel hivatás lesz. Antonov esetében ez az impulzus Blériot francia mérnök és repülő nevéhez fűződik. Amikor megkérdeztem Oleg Antonovot, hogy a számtalan foglalkozás közül miért éppen az akkoriban még ritkaságszámba menő repülőgép-tervező hivatást választotta, így felelt:

*Koktebel — község, 1944 óta a Planyorszkoje nevet viseli. A Krím-félsziget fekete-tengeri partvidékén található.

— Bizonyos mértékben a véletlen műve. Bár gyermekkorom óta a repülésről ábrándoztam. Négyéves sem lehettem, amikor moszkvai unokatestvérem vendégségbe érkezett hozzánk és elmesélte, hogy Louis Blériot átrepülte a La Manche-csatornát. Blériot érdekes egyéniség volt. 1900-tól szerény jövedelméből vitorlázó gépeket, majd repülőgépeket szerkesztett. Többször is lezuhant, összetörte magát, míg végül 1901-ben megépítette a nagyon jól sikerült Blériot 11/2—BIS repülőgépet. Az angol *Daily Mail* napilap akkoriban 25 ezer frank jutalmat tűzött ki annak, aki elsőként repüli át a Franciaország és Anglia közötti csatornát. Sok pilóta kapcsolódott be a versengésbe. Minden kísérlet kudarccal végződött. A híres Latham kétszer is a vízbe zuhant. Blériot pedig új gépén átrepülte a csatornát, Dover mellett landolt és egy csapásra világhírnévre tett szert.

Szenzációs esemény volt, amely rám is mély benyomást gyakorolt. Azóta sok idő telt el, de arra az estére s unokatestvérem elbeszélésére ma is emlékszem. Akkor határoztam el, hogy én is repülő leszek, mint Blériot.

A szüleim természetesen nem nagyon törődtek ezzel a szenvedélyemmel. Anyám úgy vélte, hogy az embernek egyáltalán nem szükséges repülnie. Apám, aki építésmérnök volt, azt tartotta, hogy egy férfinak komolyabb dologgal kell foglalkoznia. Ő maga utakat, kórházakat épített. Egyszer a Pszkovi területen jégkorszakbeli kőtömbökből épült hidakra bukkantam, amelyek munkálatait apám irányította még a század elején. Szerintem ezek a hidak még ezer év múlva is ugyanúgy állnak majd, mint most. Mi már rég elporladunk, de a hidak még át fogják ívelni a folyócskákat. Egyszóval apám szerette az alaposságot. Egyedül a nagymamám értett meg: tőle kaptam Blériot repülőgépének pálcikákból, cérnaszálakból, papírból ragasztott modelljét. Eleinte csak nézegettem a modellt, ké-

sőbb én is kedvet kaptam a készítésükhöz.

1923-ban, amikor reklámozás céljából egy Junkers—12 német hidroplán érkezett Szárátovba, a légiflotta barátainak városi szövetsége nekem, mint a társaság aktivistájának, kiutalt egy próbarepülésre jogosító jegyet. El tudja képzelni? Az ember 17 éves. S akkor egy igazi repülőgép ring a Volga hullámain, igazi pilóta ül benne, aki németül szidja a szájtátók tömegét, különösen azokat, akik csónakjaikon körülveszik a különös gépet és akadályozzák fel- és leszállás közben. Életem első repülése még inkább meggyőzött engem az általam kiválasztott út helyességéről.

Apám még mindig próbálkozik komolyan beszélni velem leendő hivatásomról. Az a véleménye, hogy az elektrotechnika nagy jövőjű, új ágazat. Én kitartottam a repülés mellett és huszonnégy őszén Leningrádba utaztam, hogy a műszaki egyetemen kitanuljam a repülőgép-tervezést.

Csak irigyelni lehet az olyan embert, aki ilyen korán megtalálta hivatását. A továbbiakban azonban nem volt zökkenőmentes Antonov útja. Leningrádban és Moszkvában tervezett vitorlázó repülőgépeket. Aztán úgy hozta a sors, hogy áttért a légpárnás szerkezetekre. A második világháború előtt egy baltikumi repülőgépgyárba irányították. Negyvenegy júniusában alig tudott elmenekülni az égő Vilniusból. Újra Moszkva következett, aztán Szibéria, megint Moszkva. A védelmi technika konjunktúrája sok tényezőtől függ. S a vitorlázó repülőgépek sorsa, amelyeknek egész életét akarta szentelni, állandóan változott attól függően, hogyan alakult a helyzet a fronton. Tervezett a partizánok ellátására, gyalogos és harckocsi-deszántok átdobására hivatott motor nélküli teherszállító gépeket. Néhány gép szériagyártása megindult, mások megmaradtak tervnek.

Már a háború után alkotta meg az első mezőgazda-



ságban alkalmazható repülőgépét. Akkor még senki sem gondolta, hogy ez a szántóföldek permetezésére és műtrágyázására szánt igénytelen kis gép idővel az ország legnépszerűbb, üzembiztos „anton”-ja, a geológusok, sarkkutatók, rénszarvastenyésztők, vadászok, ejtőernyősök barátja, amolyan légitaxi lesz, amelynek elég egy kis földdarab, egy pici sziget, hogy le tudja tenni utasait és terhét olyan eldugott helyeken is, ahova más jármű nem képes eljutni.

Antonov számára Kijev volt a végállomás.

Rettentő nehéz volt. Az új gyárat egy pusztaságon építették. Antonov azt mondta: „Jó volna bemenni a városba és feladni egy hirdetést: felveszünk 100 tervezőmérnököt; és másnapra meg is kapni ezeket a szakembereket. Valójában: ha emberekre van szükség, először lakásokat, óvodákat, iskolákat, kórházakat, étkezdéket kell építeni. Aztán gyárat. Meg kell rendelni a szükséges felszerelést. S mindamellet egy egységes kollektívát kell kialakítani, amely egy célt követ. Ha képzett szakemberek kellenek — magad neveld,

tanítsd őket. Egyszóval maga a tervezőmunka másodlagos helyre szorul. Igaz, később megmutatkozik az eredmény. De addig ez a munka vastürelmet, vaskitartást, vaseszséget követel — mindent vasból.

Ezután fiatalkori éveiről, barátairól faggattam, milyenek voltak fél évszázaddal ezelőtt.

Ott, Koktebel mellett, a naptól tikkadó Uzun-Szirt hegyen, Antonov magához hasonló fanatikusokkal — a vitorlázórepülés szerelmeseivel — ismerkedett meg, köztük Szergej Koroljovval, Szergej Iljusinnal, Alekszandr Jakovlevvel, Jurij Pobedonoszcevvvel, Szergej Anohinnal és másokkal, akik később tetteikkel gazdagították a szovjet repülés és űrhajózás történetét.

— Milyenek voltak? — ismétli a kérdést Antonov. — Egyszerű fiatalok, akik nagyon szerettek repülni.

S igazolásképpen régi történeteket elevenít fel: mulatságosakat, szomorúakat, drámaiakat, amelyekben társai éppen olyan szilaj, kalandor, néha meggondolatlan, de egyébként hétköznapi srácok voltak, mint amilyenek a húszévesek szoktak lenni.

— S hogy sikerült mégis azzá lenniük, amivé a későbbiekben váltak?

— Ez már más kérdés. Az emberek két kategóriára oszlanak: egyesek akarnak valamit, mások csak szeretnének. Aki akar, az kitűzi maga elé a célt és kitartóan halad feléje. Aki csak szeretne valamit elérni, az egész életében megmarad álmodozónak: jó lenne ezt tenni, jó lenne azt tenni, de közben egy tapodtat sem mozdul.

— A koktebeliek tudtak akarni.

— Igen... Persze közülük sem mind ért célhoz. Néhányan műszaki szempontból hibás célkitűzést követtek. Eleve kudarcra ítélt, fantasztikus szerkezetek megszállottjai voltak. De még ők is a végsőig kitartottak álláspontjuk mellett.

— Koroljov is? — Szándékosan tettem fel ezt a

kérdést, mert nem maga a válasz érdekelt (úgyis tudtam), hanem egy apróság. Antonov várakozásomnak megfelelően válaszolt:

— Koroljov egyénisége mintha egyetlen hatalmas gránittömbből lett volna kifaragva. Idősebb volt nálam és sokkal tapasztaltabb...

Antonov ezután elmondta, hogyan találkozott az eljövendő űrhajótervezővel először a Krím-félszigeten, majd pedig Moszkvában, ahol a Szadovaja-Szpasszka-ja utcán egy és ugyanazon pincehelyiségben terveztek: az egyikük vitorlázó repülőgépeket, a másik rakétákat...

Mindez nagyon érdekes volt, csak éppen hiba csúszott Antonov elbeszélésébe: Koroljov valójában egy évvel fiatalabb volt nála. Mindenki azt hitte róla, hogy idősebb a tényleges koránál: erre a természete szolgáltatott okot. Ez az apróság ismételten arról tanúskodott: milyen különbözőek voltak mindannyian. Egy dologban hasonlítottak: tudtak akarni. De egyébként — hasonló korú, ám olyannyira különböző emberek voltak, hogy még a legközelebbi barátaik sem mindig értették meg őket. Ezért nem tudták helyettesíteni egymást, csupán kiegészíteni, tarka, sokszínű csokrot alkotva, nem pedig unalmas, szürke hátteret. Tetteik is ilyen ragyogóak és változatosak voltak. Jakovlev vadászgépeket tervezett, Iljusin bombázókat. Antonov vitorlázó és szállító repülőgépeket, Pobedonoszcev a „Katyusák”-ról lett híres, azokról a rakéta-sorozatvetőkről, amelyek 1941-ben jelentek meg és az orsai csatában pánikot keltettek az ellenség soraiban. Koroljov neve a szputnyikokhoz és űrhajókhoz fűződik, Anohin híres berepülőpilóta lett. Ha egy nevet is kihagyunk, máris tátongó űr támad a szovjet repülés- és kozmikus rakétatechnika fejlődésében.

Azt kérdeztem Antonovtól, volt-e ismerősei körében olyan ember, aki példaképül állt előtte, akihez

saját tetteit mérte. Gondoltam, valamilyen közismert embert nevez majd meg, de legnagyobb meglepetésemre egy előttem teljesen ismeretlen nevet említett.

— Alekszandr Manockov volt ez az ember. Nem volt diplomája, tervezőmérnökként dolgozott nálunk. Nagyszerű embernek ismertem, akihez foghatóval sem előtte, sem utána nem találkoztam. A holnapból került véletlenül a mába. Bámulatosan kezdeményező, találékony, nagy tehetséggel megáldott ember volt. Amihez hozzáfogott, azt mindig tehetségesen oldotta meg. A repülés önfeláldozó híve volt. Épített egy nagyszerű vitorlázó repülőgépet, amelynek lebegtethető szárnyai voltak. Sok évvel ezelőtt vetette fel azt az ötletet, amely ma a repülőgép-tervezés leghaladóbb irányzatát képviseli az egész világon: egyesíteni a hajtóművet és a szárnyat.

De nem is ez a lényeg. Elbűvölő ember volt, akitől soha senki semmit nem tudott megtagadni. Ha lement a műhelyben dolgozókhoz — akikkel mi, tervezők, mindig rossz viszonyban voltunk — és kért valamit, azok — még ha tele voltak is sürgős megrendelésekkel — , csak azt kérdezték:

— Mikorra kell? — és mindent határidőre teljesítettek.

Bátor volt. Egyszer Novoszibirszkben a lebegő szárnyú gép próbarepülése közben körülbelül 400 méter magasból lezuhant: a szárnyak összecukódtak és a gép — mint egy kődarab — zuhant lefelé. Szása életét a havas domboldal mentette meg, amely felfogta az esést. Nem lett komolyabb baja.

Más ember esetében egy ilyen megrázkódtatás természetes félelmet szült volna, hiszen Manockov csupán tervező volt, nem pedig pilóta, és nem valami fényesen repült. Ő azonban továbbra is maga próbálta ki az általa tervezett vitorlázó repülőgépeket. Egyszer a repülőtérré visszatérőben a gép sebessége lecsökkent



és dugóhúzóba kerülve zuhanni kezdett. Ez éppen egy fűrésztelep felett történt. Szása, amikor meglátta a fatörzseken üldögélő embereket, kiabálni kezdett:

— Vigyázzatok, meneküljetek!

A munkások szétszaladtak, ő pedig a fatörzsekre zuhant s halálra zúzta magát.

Még sokra vitte volna. Számomra ő maradt a becsületes és elvhű, nagyon tehetséges ember mintaképe.

Abból, hogy Antonov egy fiatal, egyszerű mérnököt, tulajdonképpen saját tanítványát választotta példaképéül, nemcsak Manockov, hanem maga Antonov jellemére is következtetni lehet. Amikor tervezőirodája kollektívájáról beszélt, többször is említette az egyes tervezői megoldások megvitatásakor uralkodó demokratizmust. A „főnök—beosztott” probléma mindenütt jelentkezik, s egy ilyen óriási szervezetnél, mint a repülőgép-tervező cég, még kiélezettebben. Csak tehetséges mérnökök tudnak eredeti megoldáso-

kat javasolni, amelyek az adott műszaki területen előrehaladást eredményeznek. Ám minél több a tehetőséges megoldás, annál több az eltérő vélemény. Hogyan lehet őket közös nevezőre hozni?

— A főkonstruktőrnek — mondja Antonov — nagy a hatalma és ugyanakkor óriási a felelőssége. Az új megoldások megvitatásakor azonban soha nem élek ezzel a hatalommal. Mindenki bátran kifejtheti álláspontját. Vitatkozhat velem és természetesen más véleményen is állhat. Ha nem jutunk rögtön nézetazonosságra, addig kísérletezünk, kutatunk, amíg nem találunk közös megoldást. Még nem fordult elő olyan eset, hogy valaki kitartott volna a saját külön véleménye mellett.

— De lehet, hogy az opponens kompromisszumot kötött.

— Az ember elvi dolgokban soha nem kereset kompromisszumokat.

— De hiszen ön mondta, hogy a szükség a gondolat szülőanyja.

— Ez igaz.

A technikáról beszélgettünk, arról, hogyan születik egy új repülőgép, egy új szerkezeti egység. Ekkor mondta Antonov a fenti aforizmát.

— Ha valamire szükség van — fejtette ki részletesen is azután —, az emberek elkezdik törni a fejüket, hogyan lehetne azt megcsinálni. Ez a kutatás a legérdekesebb fejezete a tervező munkájának.

— S ha már megvan a „hogyan”, következik a tiszta technika: számítások, mérések?

— Tiszta technika önmagában nem létezik. Az új keresése leggyakrabban azt jelenti, hogy az ember kényszerű kompromisszumok között egyensúlyoz: ilyen a mi szakmánk dialektikája. Ha tartósabb gépet akarunk csinálni, az nehezebb, kisebb teherbírású lesz. Ha növelni akarjuk a sebességet, növelni kell a hajtó-

mű teljesítményét, a hajtóanyag-fogyasztást is, ezzel viszont romlik a gép gazdaságossági mutatója. Egyidejűleg több paramétert is figyelembe kell vennünk ahhoz, hogy optimális megoldásra találjunk. Szerencse, ha két paraméter közötti kompromisszum automatikusan három-négy másik javulását is eredményezi. Ez már jó. Ha pedig az összesét, az már siker.

— Önnek is volt ilyen sikerélménye?

— Igen. Többek között az ANTEUS farokfelületének megoldása. Mennyit törtük a fejünket, míg rájöttünk. . .

A technika világán kívül azonban Antonov nem hajlandó kompromisszumokra.

Még egy utolsó kérdés:

— Ha újra kezdhethné az életét, milyen foglalkozást választana?

Biztos voltam benne, hogy azt feleli: a repülőgép-tervezőét. Végül is minden nehézség ellenére sok boldog, örömteli pillanattal ajándékozta meg hivatása. Antonov azonban kis hallgatás után azt felelte:

— Pilóta lennék. Mindig nagyon szerettem volna repülni. Azért készítettem vitorlázó repülőgépeket is. Akkor nem volt más módja annak, hogy repülni tudjak. Aztán végül is megmaradtam repülőgép-tervezőnek. Egész életemben csak terveztem, terveztem . . . Igaz, repültem is. Minden gépemet kipróbáltam. A tervező számára ez létkérdés: sem a berepülőpilóta, sem a részletes jelentés, sem a műszer nem tudja elmondani a repülőgépről azt, amit az ember maga megtud a kormány mellett. De nemcsak ezért repülök, hanem azért is, mert szeretek. A repülés nagyszerű dolog. Ha újra kezdhethém, pilóta lennék.

Bizonyára kiváló pilóta válnék belőle, ha ez lehetséges lenne, bár szerintem akkor azt sajnálná, hogy miért is nem ment repülőgép-tervezőnek.

Ilyen az ember.

14894

Леонид Петрович Плешаков

СТАНОВЛЕНИЕ ЛИЧНОСТИ ИЛИ КАК БЫТЬ ЧЕЛОВЕКОМ

на венгерском языке

Цена 30 коп.

LEONYID PLESAKOV 1932-ben született a

Donyec-medence vidékén.

1954-ben végezte el a Moszkvai Állami Egyetemet és azóta újságíróként dolgozik — a Távol-Keleten,

a Don mentén, Moszkvában. Kétszer vett részt

halászhajók expedíciójában az Indiai- és az

Atlanti-óceánon. Rádiótechnikusi minőségben tagja

volt a világ egyetlen nem mágneses vitorlásán, a

Zarján tett egy éves Föld körüli tudományos

expedíciónak. Erről az utazásról könyvet írt „A

világ körül a *Zarja* fedélzetén” címmel.

Az utóbbi 15 évben Leonyid Plesakov a

Komszomolszkaja Pravda, valamint a *Szmena* és az

Ogonyok hetilapok különtudósítójaként dolgozik.

Legjobb munkái többször nyerték el a hetilapok,

valamint a Szovjetunió Újságírószövetsége

moszkvai részlegének díjait.

